

Concertation nationale sur l'énergie et le climat

CAHIER D'ACTEUR

N° 278



L'Association Internationale du Transport Aérien (IATA) regroupe plus de 340 compagnies aériennes dans le monde qui représentent plus de 80% du trafic mondial

Contact : Robert Chad
Area Manager France, Pays-Bas,
Belgique et Europe du Sud
chadr@iata.org

Le point de vue de l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA) sur les documents de planification énergie climat soumis à la concertation

EN BREF

L'Association Internationale du Transport Aérien (IATA) soutient pleinement les efforts de transition énergétique du secteur aérien à travers le monde.

L'IATA salue la consultation menée par les pouvoirs publics et tient souligner les éléments suivants :

- Le transport aérien étant international par nature, il est crucial de traiter des mesures de réduction des émissions à cette échelle et de ce fait **d'exclure de la Stratégie Nationale Bas Carbone les vols Européens et Internationaux** déjà couverts par des mécanismes de décarbonation.
- **Le développement de politiques nationales contraignantes venant se superposer et/ou contredire les mesures européennes et internationales serait non seulement contreproductif**, créant de la confusion réglementaire pour les acteurs de la filière et mettant à mal leur capacité d'investissement, **mais également nocif pour le développement économique de la France** et ce alors même que le transport aérien international est un secteur clé de l'économie française. Avec plus de 144 Milliards de USD (près de 140 Milliards d'Euros), il contribue 4.8 % du PIB et génère 1.3 millions d'emplois.⁶
- En ce qui concerne les vols nationaux, il convient de considérer la position des acteurs français de la filière, traduite depuis 2023 dans **la Feuille de Route de Décarbonation du Transport Aérien Français**.²
- Le secteur aérien est engagé dans sa transition énergétique mais elle ne pourra se faire sans **le soutien des pouvoirs publics, notamment et urgemment pour inciter les producteurs d'énergie à produire davantage de carburants alternatifs (SAF)**.⁸

Recommandations de l'IATA

La SNBC ne doit pas s'appliquer aux vols européens et internationaux

Considérant les engagements environnementaux du secteur soutenus par les gouvernements (dont la France) à l'échelle internationale, ainsi que la réglementation européenne en la matière, le champ d'application de la SNBC devrait exclure complètement les émissions des vols Européens et Internationaux qui sont déjà couverts par des mécanismes à leur échelle.

A l'échelle internationale,

- Lors de la 77e assemblée générale annuelle de l'IATA le 4 octobre 2021 une résolution¹ a été adoptée par les compagnies aériennes membres pour fixer l'objectif d'atteindre la neutralité carbone à horizon 2050. Cette intention est alignée avec les objectifs de température de l'accord de Paris.
- Les Etats membres de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), dont la France, ont quant à eux pris des décisions cohérentes et majeures pour accompagner la transition énergétique du secteur aérien, notamment :
 - Adoption, en octobre 2022, d'un objectif de neutralité carbone d'ici 2050 pour l'ensemble du secteur aérien international. Lors de la troisième Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3), qui s'est tenue du 20 au 24 novembre 2023, les Etats membres ont franchi une nouvelle étape en s'accordant sur une vision collective mondiale ambitieuse visant à réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale de 5 % d'ici 2030. Ces objectifs reposent sur **des mesures coordonnées à l'échelle mondiale**.
 - Renforcement du programme CORSIA : Les Etats ont réaffirmé leur soutien au système de compensation et de réduction des émissions de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), reconnaissant ce système comme le seul mécanisme mondial fondé sur le marché. Ce mécanisme impose aux compagnies aériennes de compenser leurs émissions excédant les niveaux de 2019 en investissant dans des projets de réduction des émissions dans d'autres secteurs (ex. :

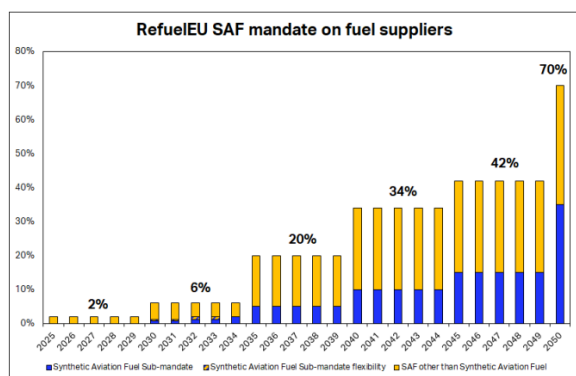
reforestation, énergies renouvelables).

- Promotion des carburants d'aviation durables (SAF) : Les États se sont engagés à accélérer la production et l'utilisation de carburants durables à travers des **incitations et des investissements**. Ces carburants représentent une solution clé pour réduire l'empreinte carbone du secteur à court et moyen terme.
- Innovation technologique et nouvelles énergies : Un accent particulier a été mis sur le développement des technologies de rupture, notamment les aéronefs à propulsion électrique ou à hydrogène, et sur la recherche pour améliorer l'efficacité énergétique des avions.

Ces décisions reflètent une volonté commune de concilier la croissance du transport aérien avec les objectifs climatiques mondiaux, en s'appuyant sur **une coopération internationale renforcée**.

A l'échelle européenne, les acteurs sont déjà soumis à une réglementation stricte. Le règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 visant à assurer des règles du jeu équitables pour le transport aérien durable (ReFuelEU Aviation), désormais «ReFuelEU», fixe des règles harmonisées sur l'adoption et la fourniture de SAF. L'initiative ReFuelEU Aviation fait partie du paquet « Fit for 55 », qui vise à réduire les émissions de l'Union (UE) d'au moins 55 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990. Ce paquet comprend d'autres initiatives comme le système d'échange de quotas d'émission (ETS) de l'UE et la directive sur les énergies renouvelables, qui concernent également l'aviation.

À compter du 1er janvier 2025, en application du règlement ReFuelEU Aviation, les fournisseurs de carburant seront tenus d'utiliser un pourcentage minimum de SAF dans les carburants fournis aux compagnies aériennes pour leurs vols au départ des aéroports européens. Cette obligation vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur de l'aviation en augmentant progressivement la part de ces carburants durables dans le mélange total de carburants.



Source: IATA Sustainability and Economics, Regulation (EU) 2023/2405

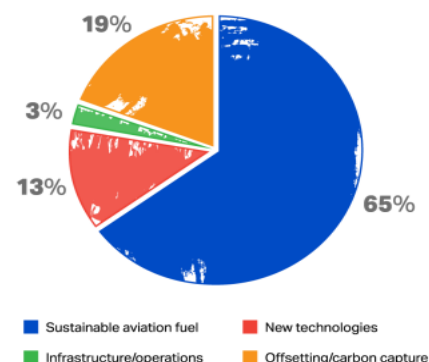
Concrètement, la transition énergétique du transport aérien est en cours grâce à l'activation de divers leviers, parmi lesquels l'utilisation de carburants d'aviation durables (SAF), l'opérationnalisation du programme CORSIA ou encore le développement de nouvelles technologies telles que les avions électriques et à hydrogène.

Les leviers principaux de la transition énergétique du secteur aérien

L'objectif de zéro émission nette de CO₂ sera atteint grâce à une combinaison d'élimination maximale des émissions à la source et à l'utilisation de technologies approuvées de compensation et de captage du carbone. Les éléments clés de la stratégie de réduction des émissions sont :

- L'utilisation de carburant d'aviation durable (SAF), provenant de matières premières qui ne dégradent pas l'environnement ni ne concurrencent la nourriture ou l'eau
- L'investissement dans de nouvelles technologies aéronautiques, y compris de nouvelles solutions aérodynamiques radicales et de propulsion alternative (électrique ou hydrogène)
- L'amélioration continue des infrastructures et de l'efficacité opérationnelle, avec un accent particulier sur l'amélioration de la gestion du trafic aérien
- L'utilisation de compensations approuvées, y compris la technologie de captage et de stockage du carbone. Nous rappelons que la compensation n'a pas pour but de remplacer les efforts visant à réduire les émissions de carbone du secteur par des avancées technologiques, opérationnelles et infrastructurelles.

Contribution to achieving Net Zero Carbon in 2050



L'IATA a développé des feuilles de route concrètes pour atteindre cet objectif à horizon 2050.³ Elles détaillent étape par étape les mesures essentielles pour y parvenir. Elles abordent la technologie des aéronefs, l'infrastructure énergétique, les opérations, les implications financières et **le rôle crucial des politiques publiques**. Ensemble, elles montrent une direction claire et évoluent à mesure que nous approfondissons nos recherches pour fixer des jalons intermédiaires sur la voie du bilan carbone nul. Les feuilles de route s'adressent aux compagnies aériennes, mais aussi aux gouvernements, aux fournisseurs d'énergie et aux investisseurs.

La feuille de route financière⁴ offre une vue détaillée des investissements nécessaires pour atteindre la net zéro CO₂ d'ici 2050, ainsi que les coûts que les compagnies aériennes devront supporter pour acquérir les nouvelles solutions.

Les points saillants comprennent :

- Investissements annuels moyens requis : pour atteindre net zéro CO₂ d'ici 2050, les dépenses d'investissement annuelles moyennes nécessaires à la construction des nouvelles installations sur la période de 30 ans sont d'environ 128 milliards USD par an, dans le meilleur des cas, nettement moins que la somme totale estimée des investissements sur les marchés de l'énergie solaire et éolienne, soit 280 milliards USD par an entre 2004 et 2022. **Le succès serait facilité par la réorientation des subventions gouvernementales des combustibles fossiles vers la production d'énergie renouvelable, dont le SAF n'est qu'un type de produit.**
- Le coût annuel de transition, c'est-à-dire le coût qui s'ajoute à celui du kérosène en raison de l'achat de SAF, d'hydrogène et d'autres leviers

clés, est estimé à 1,4 milliard USD en 2025. En 2050, le coût de transition pourrait atteindre 744 milliards USD, selon l'analyse de l'IATA. Ces chiffres soulignent la nécessité de rapidité et d'échelle pour mettre des solutions sur le marché afin de pouvoir atteindre zéro émission nette de carbone.

La feuille de route (Policy) politique⁵ souligne l'importance d'une planification stratégique des politiques publiques et répond à la nécessité d'une collaboration mondiale, y compris au-delà du secteur de l'aviation. Les recommandations reconnaissent notamment le rôle crucial des politiques publiques dans le développement d'un marché mondial des carburants d'aviation durables (SAF).

Les points saillants comprennent :

- Une action immédiate est nécessaire pour débloquer les unités d'émissions éligibles (EEU) du régime de CORSIA et **donner la priorité aux SAF dans la gamme de produits des raffineries.**
- Un séquençage stratégique des politiques combinant des mesures de soutien technologique et de demande sera essentiel. En outre, **les gouvernements doivent favoriser des marchés mondiaux, liquides et transparents** pour une énergie aéronautique plus propre.
- Une collaboration transformatrice entre les gouvernements, le secteur de l'aviation et tous les secteurs pour éliminer les obstacles existants et promouvoir l'investissement dans les nouvelles technologies, les SAF et les infrastructures. Cela reconnaît que la **décarbonation du transport aérien fait partie de la transition énergétique mondiale plus large.** La création d'un cadre mondial de comptabilité des SAF est également essentielle pour garantir la transparence et éviter le double comptage des avantages environnementaux des SAF. La résolution de la fragmentation actuelle des processus de certification des SAF et des compensations carbone doit également faire partie de cet effort.

« Les coûts et les défis associés à la transition énergétique sont considérables, mais les opportunités sont encore plus grandes. Les pays ont la possibilité de créer de nouvelles industries dans l'agriculture et l'énergie, et de bénéficier de l'impact catalyseur du transport aérien durable sur la croissance. Pour concrétiser ces opportunités, nous devons unir tous les esprits autour de cette mission, et tous les décideurs politiques, les organisations multilatérales, les investisseurs, les fournisseurs de solutions et l'industrie du transport aérien doivent travailler ensemble. Une telle collaboration transformatrice

peut mettre en commun les ressources et cibler des actions significatives pour un impact plus important. C'est ce qui est nécessaire pour créer une industrie du transport aérien durable d'ici 2050 », a déclaré Marie Owens Thomsen, vice-présidente principale du développement durable et économiste en chef de l'IATA.

Soutien à la position des acteurs français de la filière et l'élaboration de la Feuille de Route de Décarbonation du Transport Aérien Français

En ce qui concerne les vols nationaux, les acteurs du secteur aérien français (GIFAS, FNAM et UAF) en lien avec les associations représentatives du monde de l'énergie (UFIP, France Hydrogène) et en association avec la DGAC et le DGEC ont remis au gouvernement en février 2023 la feuille de route de Décarbonation du Transport Aérien Français. Cette action s'inscrit dans le cadre de l'attente du secteur au titre de l'article 301 de la Loi Climat et Résilience.

L'IATA soutient cette feuille de route Française² qui s'inscrit pleinement dans la trajectoire mondiale pour l'atteinte de la neutralité Carbone à horizon 2050.

Une superposition de mesures qui ralentit d'ores et déjà la transition énergétique du secteur aérien français

La loi Climat et Résilience est venue ajouter des contraintes réglementaires nationales sur le transport aérien.

- L'article 147 : obligation de compensation des émissions CO2 pour les vols domestiques.
- L'article 145 : qui interdit les vols intérieurs courts lorsqu'une alternative ferroviaire de moins de 2 heures 30 est disponible .

Cette superposition de mesures fait d'ores et déjà peser sur les compagnies aériennes un poids important affectant leur capacité à investir dans la décarbonation. Il convient donc de s'assurer que les mesures de la SNBC et de la PPE ne viennent pas aggraver cette situation. Il en va de la transition énergétique du secteur, et *in fine*, de la protection effective de l'environnement.

Zoom sur les Carburants d'Aviation Durables (SAF)

La baisse des émissions de CO2 dépend de plusieurs leviers. Le plus important étant l'augmentation significative d'incorporation de SAF dans la consommation des aéronefs. **Les politiques**

gouvernementales ont un rôle déterminant à jouer dans le déploiement des SAF. L'IATA encourage les politiques harmonisées entre les pays et les industries. A la veille de l'entrée en vigueur du mandat européen en matière d'utilisation de carburants alternatifs au départ des aéroports de l'Union, **les pouvoirs publics ont un rôle à jouer afin de d'inciter les producteurs d'énergie à produire davantage de SAF. Des incitations** (par exemple la réallocation des subventions publiques initialement attribuées à la production d'énergies fossiles, ou encore la mobilisation d'outils tels que les « *contracts for difference* ») **devraient donc être utilisées pour accélérer la production des SAF, et ainsi faciliter la mise à l'échelle du marché et la réduction des coûts unitaires.**

Conclusion

Le transport aérien international est un secteur clé de l'économie française. Avec plus de 144 Milliards de USD (près de 140 Milliards d'Euros), il contribue 4.8 % du PIB et génère 1.3 millions d'emplois directs et indirects.⁶

Il est important de relever que la croissance du transport international viendra principalement des autres régions dans le monde et que la région Europe sera celle avec la croissance la plus faible⁷.

Le secteur est résolument engagé pour opérer sa transition énergétique, comme le démontrent les engagements pris à la fois par le secteur et les Etats au niveau de l'OACI et en Europe. **Le transport aérien étant international, il est crucial de traiter des mesures de réduction des émissions à cette échelle et de ce fait d'exclure de la Stratégie Nationale Bas Carbone les vols Européens et Internationaux déjà couverts par des mécanismes de décarbonation.**

Le soutien des pouvoirs publics à une production de SAF est clairement le levier le plus important à court terme, afin de soutenir cet effort de transition énergétique. Ce point apparaît clairement dans la Feuille de Route de décarbonation présentée par le secteur en France et qu'il convient de soutenir pleinement. Plus globalement, le cadre réglementaire français en ce qui concerne le transport aérien a besoin de stabilisation et d'une stratégie claire et coordonnée entre les différentes parties prenantes afin de pouvoir conserver la compétitivité du pays.

Références :

¹ Résolution Fly Net zero :

<https://www.iata.org/contentassets/d13875e9ed784f75bac90f000760e998/iata-agm-resolution-on-net-zero-carbon-emissions.pdf>

² Feuille de route de décarbonation Française :

<https://www.fnam.fr/feuille-de-route-de-decarbonation-de-laerien-article-301-loi-climat-et-resilience/>

³ Les feuilles de route de l'IATA pour atteindre la neutralité carbone en 2050 :

<https://www.iata.org/en/programs/sustainability/roadmaps/>

⁴ La feuille de route de l'IATA partie Financière :

<https://www.iata.org/en/programs/sustainability/reports/financeroadmap2024/>

⁵ La feuille de route de l'IATA partie Politique publique :

<https://www.iata.org/en/programs/sustainability/reports/policyroadmap2024/>

⁶ Value of Aviation France :

<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/the-value-of-air-transport-to-france/>

⁷ Dernière publication Aviation Outlook (décembre

2024) : [IATA - Global Outlook for Air Transport - December 2024](#)

⁸ Recommandations pour une politique française pour

l'aviation : [IATA - Aviation Policy Briefing for a Stronger Aviation Sector in France](#)