



Séminaire

Jeudi 4 juillet 2024

**Transition écologique : défis, impacts
et dialogue social**

Gauthier BLANGEZ, Expert SAF, Time To Fly

« La réglementation aérienne liée aux enjeux climatiques est en premier lieu une affaire internationale. Le cadre le plus pertinent pour définir ces règles est donc celui de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Cependant, c'est aussi au sein de cette organisation qu'il est le plus difficile de parvenir à des accords contraignants. Un problème de ce cadre international, qui explique en partie les réserves de certaines ONG, réside dans le fait que les objectifs sont fixés mais les moyens pour les atteindre sont beaucoup moins clairs et précis.

En plus du cadre international, matérialisé par la réglementation CORSIA, le transport aérien européen est également soumis à la réglementation communautaire via deux systèmes distincts. Le premier, appelé « EU-ETS » pour « EU Emission trading system » impose une redevance financière aux compagnies aériennes proportionnelle à leurs émissions de gaz à effet de serre. Le deuxième, appelé « RefuelEU » contraint les compagnies aériennes à limiter le tankering, une pratique d'optimisation des coûts consistant à acheter au maximum le carburant là où il est le moins cher quitte à augmenter le poids de l'avion, pendant qu'elle oblige l'incorporation de SAF dans le carburant aéronautique livré dans les aéroports européens. A l'horizon 2050, 70% du carburant utilisé en Europe ne sera plus fossile selon ce dernier règlement.

La décarbonisation est un sujet d'équilibre entre la viabilité des compagnies aériennes et le coût de la nécessaire transition, liée à des technologies peu développées à échelle industrielle et spécifiquement aux SAFs qui représentent plus de la moitié du potentiel de réduction. Bien que de nombreux investissements soient réalisés dans des unités de production en devenir, nous sommes encore en phase de prototypage : nous savons que les technologies fonctionnent ensemble, mais elles ne sont pas encore spécifiquement optimisées pour une production industrielle à grande échelle. Le surcoût est aussi lié aux ressources nécessaires (réglementé via la Renewable Energy Directive en Europe) qui sont convoitées pour d'autres usages, provoquant une hausse mécanique de leurs prix.

Finalement, trouver un équilibre entre taxation et mesures incitatives est un défi pour les politiques publiques européennes, et c'est là que l'intervention des compagnies aériennes auprès des pouvoirs publics devient cruciale. Aux États-Unis, la politique est davantage axée sur l'incitation avec comme outil principal des exemptions de taxe, alors qu'en Europe, elle repose plus sur la sanction via des obligations de procédure et des taxes.

Outre le SAF qui permettrait de continuer à exploiter la flotte d'aéronef déjà en service, existent d'autres solutions plus radicales comme l'adoption de systèmes de propulsion basés sur l'énergie électrique ou hydrogène. Néanmoins ces solutions restent anecdotiques sur le court-terme, aucun aéronef exploitant ces systèmes n'étant certifié à ce jour pour du transport commercial et sur le long-terme (horizon 2050 à minima), ces innovations ne répondent pas au besoin des opérations long-courrier tant elles apportent de contraintes soit techniques avec des systèmes trop complexes à mettre en place, soit financières du fait du volume occupé dans l'aéronef qui ne permettrait pas de placer assez de sièges pour rentabiliser le vol. »