

Les Impacts de La Transition Ecologique Dans l'aérien

Travaux OMNES 2023 / 2024

Edito

Le dossier de la transition écologique est un dossier complexe, devant être abordé selon de nombreux points de vue : technologique, réglementaire, financier mais également et surtout social.

OMNES a travaillé sur le sujet au niveau national ces dernières années : notre équipe a été à l'origine et moteur dans la mise en place de l'Observatoire de l'Aviation Durable, inauguré fin 2021 par le ministre des Transports Jean-Baptiste DJEBBARI.

Nous avons souhaité à travers cette structure :

- Transmettre au plus grand nombre les éléments pédagogiques sur les impacts environnementaux et les efforts et solutions de notre secteur sur la base de données objectives, scientifiques et universitaires
- Mettre autour de la table les parties prenantes, pouvoirs publics, ONG, DGAC, aéroports, constructeurs, compagnies aériennes afin de travailler davantage en commun, faire émerger les meilleures pratiques et améliorer la connaissance globale sur le dossier

A l'échelle mondiale et européenne, un cadre est désormais imposé pour les acteurs de la filière et en premier lieu les compagnies aériennes. Celles-ci doivent à présent s'adapter et réfléchir aux meilleures stratégies possibles afin d'atteindre les objectifs formulés par l'OACI et la Commission Européenne.

La transition écologique est donc particulièrement impactante pour les compagnies aériennes du monde entier, notamment au niveau financier, avec des surcoûts importants à gérer, au niveau organisationnel avec de nouvelles méthodes de travail, et par conséquent en terme social et humain.

Dans ce contexte, OMNES propose aux organisations syndicales et aux salariés qui le souhaitent des éléments de compréhension autour de ce dossier particulièrement complexe pour bien appréhender le cadre, les menaces mais également les opportunités auxquelles toutes les compagnies aériennes vont être confrontées.

OMNES, qui signifie « tous » en latin, organisera courant 2024 une conférence avec des experts afin de traiter avec pédagogie de ce sujet aussi complexe.

Notre association a réalisé en 2023 un enregistrement vidéo pour présenter des réflexions sous plusieurs angles et témoignages.

Nous présentons ci-après la retranscription de cet enregistrement.



Bonne lecture.

Gilles FAVEY
& Damien GAUDIN
Co-présidents OMNES

Quel est le contexte politique et économique ?

(Par Damien GAUDIN, conseiller ETF/ITF à l'OACI & Commission Européenne)

La commission européenne et l'OACI ont fixé des objectifs et **obligations réglementaires** de décarbonation pour le transport aérien.

A l'échelle internationale, les états membres de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, agence de l'ONU pour l'aviation, ont voté la mise en place du **LTAG 2050**. Ce Long Term Aspiration Goal donne un cadre mondial en vue d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

Pour tenir ces objectifs, de nombreux leviers existent, déjà mis en œuvre dans les compagnies aériennes avec plus ou moins d'avancement depuis plusieurs années. On peut citer par exemple l'allègement des avions, le roulage sur un moteur, la gestion du cost index en vol et bien d'autres.

Les deux principaux leviers restent de loin à ce jour le **renouvellement des flottes** et l'**incorporation des carburants d'aviation durable**, en anglais les SAF (Sustainable Aviation Fuels). La dernière réunion de l'OACI sur le sujet, la CAAF 3 fin novembre 2023, a donné un cadre d'incorporation des SAF pour les compagnies aériennes au sein des états membres.

A l'échelle européenne, le parlement européen a voté le 13 septembre la **réglementation Refuel EU Aviation**. Au-delà des mesures visant à éviter le suremport (tankering), **il est désormais imposé aux fournisseurs de carburants dès 2025 un pourcentage minimal de SAF** dans leur distribution en Europe : 6% en 2030, 20% en 2035 et jusque 70% en 2050. Air France a fait le choix d'aller au-delà de cet objectif pour 2030, avec non pas un objectif de 6%, mais de 10%. Il convient de noter le delta significatif entre 2030 et 2035.

Alors pourquoi craindre des impacts sociaux et économiques conséquents ?

En France, **les SAF sont trois à huit fois plus chers que le jet A1**, sachant que le poste carburant représente environ un tiers des dépenses d'une compagnie aérienne.

Aujourd'hui, on estime en France que l'**incorporation de 1% de SAF entraîne un surcoût de 100 millions d'euros pour une compagnie aérienne**. L'objectif pour 2030 est d'incorporer sur l'ensemble des vols Air France 10% de SAF, et donc 6% à minima pour les autres compagnies. Soit, si le cadre ne bouge pas, un surcoût de 1 milliard d'euros par an. Si l'augmentation du prix des billets permettrait d'amoinrir le problème au détriment de la compétitivité, il n'en reste pas moins que l'équation économique reste difficile, voire à ce stade impossible à résoudre. Le risque dans ces circonstances est de devoir réaliser d'importantes économies sur les activités, l'organisation mais également la masse salariale.

La France et l'Europe ne jouent pas à armes égales avec les Etats Unis sur le dossier. Les Américains ont su développer il y a longtemps une filière SAF notamment via CAAFI (Commercial Aviation Alternative Fuels Initiative) en mettant autour de la table les producteurs de matières premières, l'écosystème biotech, les transformateurs et le transport aérien. L'administration Biden a lancé une initiative nationale pour la production annuelle de 3 milliards de gallons de SAF en 2030. Les mesures prises et les aides de l'**Inflation Reduction Act** permettent d'avoir des SAF largement subventionnés, créant ainsi indirectement une certaine distorsion de concurrence et amenant à des réflexions sur des importations américaines.

L'autre facteur est que les Etats-Unis produisent des SAF au sens strict du terme, alors que la tendance en Europe et surtout en France est d'adopter une production plus vertueuse en terme environnemental. Mais cela a un coût.

Quelques chiffres à titre indicatif : la tonne de kérosène est aujourd'hui autour de 800\$. Le prix moyen mondial des SAF est de 3500\$, aux Etats Unis à moins de 2000\$ et en France nous sommes aux alentours en moyenne de 5000\$.

Les initiatives européennes pour produire des SAF manquent de coordination pour arriver à ce stade de vraies filières. Les créations d'unités de production françaises dans les Pyrénées Atlantiques et au Havre ne produiront qu'une assez faible quantité comparée aux besoins.

Il paraît indispensable aujourd'hui de **se tourner vers les pouvoirs publics nationaux et européens** pour imaginer un modèle proche du modèle américain, pour favoriser l'émergence de filières SAF solides ou bien soulager financièrement les compagnies aériennes européennes engagées dans la décarbonation.

Et nous arrivons là au deuxième problème majeur :

Les pouvoirs publics nationaux et européens mettent de plus en plus en avant la **sobriété** nécessaire pour pouvoir atteindre les objectifs de décarbonation, pouvant ainsi entraîner à terme de la décroissance ou des fermetures de lignes. Plusieurs signaux arrivent à l'échelle nationale et européenne :

- Les tentatives pour plafonner l'activité de l'aéroport de Schiphol
- Le vote du conseil de Paris en vue de réduire également de 12% les slots des aéroports parisiens directement après les JO
- La loi climat et résilience de 2021
- Le ministre des transports n'hésitant pas à utiliser le mot « sobriété » à l'aéroclub de France devant un ensemble de professionnels de l'aérien
- Les discussions entre la Fédération du Transport Européen, IndustriAll et les représentants de la Commission Européenne, durant lesquelles l'évolution des lignes aériennes vers les lignes ferroviaires apparaissent banalisées

Il est à craindre que les pouvoirs publics français légifèrent ou imposent la **sobriété** après les jeux olympiques de 2024 afin d'atteindre les objectifs de décarbonation. Il conviendra également de surveiller de près le résultat des élections européennes de cette nouvelle année et d'anticiper des politiques dommageables pour notre secteur.

Les deux problématiques remontées risquent d'avoir des impacts économiques et sociaux significatifs qu'il faut dès maintenant comprendre et anticiper.

La déclaration de Toulouse, ainsi que l'assemblée générale de l'OACI en 2022 ont mis en avant la nécessité d'opérer **une transition écologique juste et équitable pour notre secteur.**

Au-delà des mots, il faut dès à présent anticiper et réfléchir comment réussir le changement sans impacts économiques et sociaux significatifs.

Quelle est la situation au hub de Schiphol ?

(Par Robert SWANKHUIZEN — président du NVLT Pays-Bas)

La réduction des créneaux horaires sur Schiphol telle que voulue initialement par le gouvernement néerlandais impacterait proportionnellement les compagnies aériennes disposant de slots.

La compagnie KLM, en tant que compagnie nationale néerlandaise, occupe le plus grand nombre de créneaux horaires. Elle **serait la plus durement touchée et devrait donc supprimer un grand nombre de ses vols.**

Cela se traduirait, pour la compagnie du groupe, y compris Transavia, par une réduction de 6 000 créneaux historiques à Schiphol pour l'été 2024. En conséquence, une moyenne de 200 décollages et atterrissages par semaine disparaîtrait. **13000 emplois seraient menacés** par cette décision.

La décision du gouvernement néerlandais mettrait alors clairement en péril la position de KLM et d'Air France KLM sur le hub de Schiphol. Cette situation devrait également toucher le hub de CDG.

Les gouvernements européens devront prochainement faire des choix entre la pérennité des compagnies européennes et la mise en place de mesures drastiques pour réduire les émissions de CO2.

Quels dangers et opportunités sociales et économiques ?

(Par Adil CADER — conseiller aéronautique)

En référence aux accords de Paris, le rapport du GIEC précise que pour limiter l'augmentation des températures par rapport au niveau préindustriel, il faudrait réduire les émissions mondiales de CO2 de 43%, toutes activités comprises, d'ici 2030 et de 84% d'ici 2050. Pour le scénario à 2° les chiffres descendent à 21% de réduction d'ici 2030 et 64% d'ici 2050.

On va voir par la suite qu'il est possible d'atteindre ces objectifs. Ce qu'il est intéressant de noter, c'est **qu'à aucun moment le GIEC ne fait mention de décroissance** dans les propositions de mitigation des émissions du secteur aérien et maritime. Et ce à juste titre, car techniquement c'est une mesure inefficace.

Pourquoi ? Il faut comprendre que **la perception de l'aérien varie d'un pays à l'autre.**

Par exemple, selon sur une étude IFOP de 2023 sur l'image internationale du transport aérien, les Français et les Allemands sont les plus pessimistes et seuls 60% pensent que l'aviation réussira sa transition.

D'autres pays sont plus optimistes : l'Espagne, l'Italie ou la Grande-Bretagne.

Cela va notamment **se répercuter sur les politiques menées.** Si des pays comme les Pays-Bas, comme cela a été mentionné plus tôt, décident de réduire leur voilure, les compagnies étrangères vont **dérouter leurs vols de transit et passer sur d'autres hubs européens.**

Mais du coup, les émissions vont-elles diminuer ? On comprend rapidement que non, puisque les pays aérophiles que sont par exemple l'Espagne ou la Grande-Bretagne ne vont sans doute pas adopter des mesures aussi restrictives. Ainsi ce sont eux qui vont récupérer le trafic. Si on se place en France, et on en voit les prémices, on va simplement délocaliser le trafic français vers les hubs des pays limitrophes. Or jusqu'à preuve du contraire, **le CO2 n'a pas de nationalité et ne connaît pas de frontières** : les émissions à l'échelle de l'Europe vont rester les mêmes.

Le réchauffement climatique ne sera pas impacté mais le résultat sera le risque de perte d'emplois.

Revenons maintenant aux évolutions des émissions de CO2 à venir et parlons tout d'abord de l'évolution du trafic. On évoque souvent que celui-ci va tripler d'ici 2050. C'est vrai à l'échelle mondiale mais cette croissance viendra des régions émergentes telles que la Chine, l'Inde ou l'Afrique. Le marché européen est lui relativement mature. D'après les prédictions d'EUROCONTROL dans son « Aviation Outlook 2050 », le trafic augmentera d'environ 1,5% par an, ce qui correspond à une augmentation de 44% entre 2009 et 2050.

Pour donner un ordre d'idée, ce chiffre correspond à la croissance du trafic entre 2009 et 2017. Par ailleurs, malgré cette croissance soutenue durant cette période, les émissions de CO2 n'avaient augmenté « que » de 17%. Cette croissance qu'on a connue en 8 ans va dorénavant s'étaler sur 30 ans.

Quelles sont donc les mesures existantes de décarbonation ? De manière historique, en renouvelant régulièrement sa flotte, l'aviation civile utilise deux leviers majeurs pour réduire les émissions de CO2. Tout d'abord, elle utilise des matériaux composites plus légers pour la construction des avions, mais également de nouveaux moteurs pour lesquels les taux de dilution sont de plus en plus élevés : ils consomment 15 à 20% des carburants de moins d'une génération à l'autre. Cela nécessite de conserver le même niveau de compétences et de conserver les emplois, notamment techniques.

Le nouvel acteur de la transition qui va révolutionner l'aviation et ses émissions ce seront **les SAF**. Concernant ces nouveaux carburants, un avantage de la France par rapport à d'autres pays européens est la **production d'énergie décarbonée notamment grâce au nucléaire** qui offre la possibilité de générer un SAF le plus propre possible. Ces carburants alternatifs représentent **des emplois de techniciens et d'ingénieurs** dans la recherche, le développement, le génie des procédés puisqu'il faut transformer ces matières premières en carburant. C'est aussi une manière d'optimiser le recyclage des déchets non valorisés. Pour que ce nouveau vivier d'emplois existe, et on parle d'une dizaine de milliers d'emplois, rappelons qu'il est au service de l'aérien. **Il faut donc une aviation forte pour conserver ces emplois.** Pour résumer, il est possible de conserver l'employabilité au niveau actuel à condition d'obtenir un soutien financier mais également un soutien au niveau de la recherche.

Cependant, les discours politiques tenus semblent aller à contre-courant, et suggèrent une perspective plus négative.