

Paris, le 22 juin 2022

## Le transport aérien : une ambition de décarbonation au service du voyage et du tourisme de demain

\*\*\*\*\*

### Commentaires à l'étude du SHIFT Project « Voyager bas-carbone dans le cadre du plan de transformation de l'économie française »

La FNAM et l'UAF ont pris connaissance du document publié par le SHIFT project intitulé « Voyager bas-carbone dans le cadre du plan de transformation de l'économie française » et sa proposition phare qui est de « limiter progressivement les vols long-courriers » avec pour conséquence la suppression de 38 000 emplois du secteur.

A titre liminaire, la FNAM et l'UAF souhaitent rappeler leur engagement pour une transition écologique du transport aérien ambitieuse visant à atteindre la neutralité carbone pour le secteur à l'horizon 2050. En ce sens, les objectifs poursuivis par le SHIFT project et le secteur français de l'aviation apparaissent convergents, à savoir découpler les émissions de gaz à effet de serre de la croissance du transport aérien.

Les acteurs français de l'aéronautique et du transport aérien ont notamment travaillé au sein du CORAC, et en s'appuyant sur l'expertise indépendante de l'ONERA, à la modélisation d'une trajectoire de décarbonation du transport aérien permettant d'atteindre cet objectif<sup>1</sup>. Fondée sur les hypothèses d'évolution des flottes d'avion cohérentes avec la stratégie de recherche adoptée par les grands acteurs aéronautiques français et européens, cette trajectoire s'inscrit pleinement dans la continuité de la feuille de route européenne « Destination 2050 », présentée en février 2021, et marque clairement la volonté des acteurs français de l'aéronautique d'accélérer la transition énergétique en partenariat avec les pouvoirs publics.

Dans ce contexte, le secteur français de l'aviation regrette de n'avoir pas été consulté lors de la réalisation de l'étude du SHIFT project alors que plus de quarante personnalités, dont une part prépondérante du secteur ferroviaire, ont été sollicitées.

Cette consultation aurait permis à la FNAM et à l'UAF de mettre l'accent sur quelques points qui auraient pu utilement nourrir les réflexions du SHIFT project sur le voyage bas-carbone :

#### La décarbonation doit être appréhendée comme un enjeu global

Une politique environnementale de réduction des émissions de CO2 ne saurait s'envisager uniquement d'un point de vue national. La proportion des émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien produites hors de l'Union européenne par des pays émergents comme la Chine, l'Inde ou les pays du continent Africain va croître significativement. Une politique de transformation écologique doit nécessairement intégrer cette dimension qui est totalement ignorée dans l'étude du SHIFT project. La réduction contrainte de l'activité de transport aérien en France, telle que préconisée par cette étude, non seulement n'induirait qu'une réduction très faible des émissions du transport aérien mais conduirait à une distorsion de concurrence qui détournerait le trafic vers des acteurs moins vertueux et donc, *in fine*, un effet contraire à celui recherché.

---

<sup>1</sup> <https://aerorecherchecorac.com/decarbonation-du-transport-aerien/>

## Les solutions technologiques sont au cœur de la décarbonation mondiale et le reflet de l'excellence Française.

La décarbonation du transport aérien est une problématique globale qui doit être prise en compte à l'échelle de la planète. Les leviers existant afin d'y parvenir sont bien identifiés et – au-delà d'une nécessaire sobriété applicable à l'ensemble des activités humaines – incluent le progrès technologique tant dans le domaine des aéronefs que des carburants aéronautiques durables. Ignorer sciemment « *les propositions technologiques (hydrogénification de l'aérien, biocarburants pour remplacer le jet A, efficacité énergétique des flottes d'avion, électrification des voitures)* » au nom « *d'une augmentation supposée des risques de ne plus pouvoir voyager dans les décennies à venir* » prive la France de retombées économiques positives potentielles importantes et nous apparaît une erreur à plusieurs titres :

- Elle réduit les opportunités pour la filière d'excellence technologique française d'apporter des innovations majeures à la problématique de la décarbonation du secteur permettant à cette filière de rester leader mondial. L'efficacité énergétique des aéronefs de demain sera le critère de performance déterminant des futures flottes ainsi qu'un avantage compétitif majeur des constructeurs français et européens ;
- Elle ignore le fait que le rythme du progrès technologique n'est pas linéaire et peut s'accélérer sous la pression du besoin. La vitesse à laquelle les premiers vaccins anti-Covid ont été développés a par exemple montré que le rythme s'accélère fortement quand la communauté scientifique se focalise sur un problème urgent comme l'est la décarbonation de nos sociétés.

Il convient au contraire d'encourager et d'inclure ses développements qui constituent la clé de voûte de la transition énergétique et contribuent à faire rayonner le savoir-faire technologique français dans le monde.

## La quantification des objectifs de décarbonation par secteur doit prendre en compte les complexités techniques associées et relève de choix politiques.

Le Plan de Transformation proposé par le SHIFT project fixe un objectif de décarbonation au secteur de la mobilité de longue distance qui, « *pour contribuer comme tous les secteurs, à l'objectif de neutralité carbone, doit baisser ses émissions de gaz à effet de serre sur un rythme annuel de 5% par an* ».

Cet objectif qui sous-tend les résultats de l'étude appelle les commentaires suivants :

- La part du budget carbone allouée à l'aviation détermine la fiabilité d'une trajectoire pour le secteur aérien. L'étude du SHIFT project fait le choix de la prendre égale à la part de l'aviation dans les émissions globales de 2019 et de la faire baisser de 5% par an. Il s'agit d'un choix dimensionnant sur les conclusions de ce travail qui doit s'appuyer sur une analyse rationnelle plus globale des contraintes et des opportunités spécifiques à chaque secteur d'activité. Cette valeur devrait être fixée par des décisions d'ordre politique en tenant compte de l'utilité respective des différents secteurs et de leur capacité à se décarboner.
- L'étude ne tient en effet pas compte de la capacité respective des différents secteurs à se décarboner. Compte tenu des complexités techniques et des investissements nécessaires à la mise au point d'un avion plus sobre énergétiquement ou de nouvelles énergies décarbonées, il apparaît comme naturel de différencier, y compris dans le temps, les objectifs de décarbonation entre secteurs. L'efficacité commande de s'attaquer aux secteurs où la décarbonation est la moins coûteuse ce qui conduit par ailleurs mécaniquement à laisser augmenter la part relative des secteurs où c'est plus difficile, comme l'aviation.

## Une complémentarité des modes de transport à développer plutôt qu'à opposer

Le secteur de la mobilité est constitué d'un ensemble d'acteurs proposant des services variés répondant à différents besoins et proposant en grande partie des services non-substituables. A cet égard, l'affirmation selon laquelle la solution consisterait à « *développer de nouvelles offres de voyage intercontinentaux qui passent (le plus possible) par le train* » ne manque pas d'interroger au-delà de sa pertinence économique et écologique<sup>2</sup>.

Le secteur aérien pour sa part reste attaché à une approche complémentaire des modes de transport qui doivent répondre au mieux aux attentes des passagers tant en termes de service que de politique tarifaire.

### **Le transport aérien reste un acteur indispensable au développement économique français.**

L'évaluation de l'impact économique d'une transition écologique ne saurait se limiter – comme dans l'étude du SHIFT project - au simple transfert d'emploi du secteur aérien vers le secteur ferroviaire mais devrait, dans le cadre d'un plan de transformation global de long terme, inclure les conséquences économiques plus larges pour l'économie française et mondiale d'un renoncement à certaines formes de mobilité. Il conviendrait en particulier d'intégrer les éléments suivants dans l'analyse :

- Le transport aérien représente un pilier majeur de l'économie et du développement des territoires. Il est indispensable au désenclavement des régions et au développement d'entreprises localement.
- La limitation de la mobilité longue-distance se traduira par un retour en arrière sur la démocratisation du transport aérien qui ne sera plus dès lors accessible qu'aux classes sociales les plus aisées. Pour mémoire, la typologie du voyageur aérien a ainsi beaucoup évolué ces dernières années et recoupe aujourd'hui – dans des proportions identiques - les mêmes catégories sociales que celles empruntant le TGV.
- La limitation du tourisme engendrerait des pertes pour l'économie française comme pour les économies locales, touchant ainsi les populations les plus fragiles. La part représentative du tourisme dans le PIB des pays en développement est très importante et devrait être utilisée au contraire comme levier afin de permettre aux pays aux moyens modestes d'avoir un terreau économique et une force d'investissement suffisants à leur transformation écologique.

### **Conclusion**

Le transport aérien, plus qu'un simple moyen de transport, constitue un des maillons clé de nos sociétés. En desservant des zones reculées ou lointaines, il constitue un service indispensable au bénéfice de nos concitoyens et de nos économies en permettant le rapprochement des familles, le travail, le loisir ou les études.

Le secteur aérien dispose d'une feuille de route de décarbonation ambitieuse requérant des investissements publics et privés importants de nature à préserver une démocratisation du voyage. Il est dommage dans ce contexte que l'étude « *Voyager bas-carbone dans le cadre du plan de transformation de l'économie française* » ait postulé la nécessité d'une sobriété forcée et sélective du transport aérien français, ignorant ainsi les perspectives technologiques existant pour décarboner un secteur à l'utilité évidente. L'hypothèse d'un report modal de grande ampleur apparaît largement illusoire. Nous appelons au contraire à des choix ambitieux immédiats de l'Etat en faveur d'une transition écologique de l'aérien qui pourra compter sur l'implication et l'engagement total de notre secteur pour tenir l'objectif de neutralité carbone qu'il s'est fixé.

---

<sup>2</sup> EUROCONTROL Think Paper #11 – Plane and train: Getting the balance right  
<https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-think-paper-11-plane-and-train-getting-balance-right>