



COMMUNIQUÉ

No : 66

Élimination des émissions nettes de carbone d'ici 2050

4 octobre 2021 (Boston) – La 77^e Assemblée générale annuelle de l'Association du transport aérien international (IATA) a adopté une résolution voulant que l'industrie mondiale du transport aérien atteigne la cible de zéro émission nette de carbone d'ici 2050. Cet engagement s'aligne sur l'objectif de l'Accord de Paris de limiter le réchauffement planétaire à 1,5°C.

« Les compagnies aériennes du monde ont pris une décision capitale pour faire en sorte que l'aviation soit durable. La reprise après la COVID-19 se fera manifestement dans le sens de l'élimination des émissions nettes. Cela assurera la liberté des générations futures d'explorer, d'apprendre, de commercer, de créer des marchés, d'apprécier les cultures et d'établir des liens avec les peuples du monde, et ce, de façon durable. Grâce à l'effort collectif de l'ensemble de la chaîne de valeur et aux politiques gouvernementales propices, l'aviation va éliminer les émissions nettes de l'aviation d'ici 2050 », a déclaré Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

L'élimination des émissions nettes représente un énorme défi. L'industrie aérienne doit progressivement réduire ses émissions tout en satisfaisant la demande croissante d'un monde désireux de voler. Pour répondre aux besoins des dix milliards de voyageurs prévus pour 2050, il faudra éliminer au moins 1,8 gigatonne de carbone cette année-là. De plus, l'engagement de zéro émission nette suppose une élimination cumulative totale de 21,2 gigatonnes de carbone entre maintenant et 2050.

Dans l'immédiat, le catalyseur clé sera le Régime de réduction et de compensation de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). À court et moyen terme, cela stabilisera les émissions internationales au niveau de 2019. Le soutien à cette mesure a été réaffirmé dans la résolution adoptée aujourd'hui.

Effort collectif à l'échelle de l'industrie

Le parcours menant de la stabilisation des émissions à la réduction exigera un effort collectif. Tous les intervenants de l'industrie, y compris les gouvernements, doivent individuellement assumer la responsabilité de l'impact environnemental dans leurs politiques, leurs produits et leurs activités. Et ils doivent travailler ensemble pour créer une connectivité durable et ultimement, pour vaincre la dépendance de l'aviation aux combustibles fossiles.

« Réaliser une connectivité mondiale durable ne peut dépendre uniquement des compagnies aériennes. Tous les secteurs de l'industrie aérienne doivent collaborer dans un cadre politique gouvernemental favorable pour susciter les changements massifs nécessaires, y compris la transition énergétique. Cela n'est pas différent de ce que nous observons dans d'autres industries. Les efforts de durabilité du transport routier, par exemple, ne reposent pas uniquement sur des



conducteurs au volant de véhicules électriques. Les gouvernements mettent en place des politiques et des mesures incitatives financières pour les fournisseurs d'infrastructures, les manufacturiers et les propriétaires de véhicules afin de réaliser collectivement les changements nécessaires à un avenir durable. La même chose devrait s'appliquer à l'aviation », selon M. Walsh.

Le plan

La stratégie consiste à éliminer autant de CO₂ que possible au moyen de solutions sectorielles, comme les carburants d'aviation durables, les nouvelles technologies avioniques, des opérations et des infrastructures plus efficaces, ainsi que la mise au point de sources d'énergie sans émission, comme l'électricité et l'hydrogène. Toutes les émissions qui ne peuvent être éliminées à la source seront éliminées au moyen d'options hors secteur, comme la capture et la séquestration du carbone et des mécanismes crédibles de compensation.

« Nous avons un plan. La taille de l'industrie en 2050 exigera l'élimination de 1,8 gigatonne de carbone. Un scénario possible est que 65 % de cette réduction sera réalisée au moyen de carburants d'aviation durables. Nous nous attendons à ce que de nouvelles technologies de propulsion, comme l'hydrogène, génèrent une autre 13 %. Et les gains d'efficacité vont générer encore 3 %. Pour le reste, on aura recours à la capture et à la séquestration du carbone (11 %) et à la compensation (8 %). La répartition réelle et la trajectoire pour y arriver vont dépendre des solutions les plus rentables à chaque moment. Quel que soit le chemin pour arriver à zéro émission, il est absolument vrai que le seul moyen d'y arriver est de garantir que la chaîne de valeur et les gouvernements jouent leurs rôles », explique M. Walsh.

La résolution demande que tous les intervenants de l'industrie s'engagent à s'occuper de l'impact environnemental de leurs politiques, de leurs produits et de leurs activités par des gestes concrets et selon des calendriers clairs. Cela inclut ce qui suit :

- Les producteurs de carburants mettront sur le marché des carburants d'aviation durables (SAF) en grande quantité et à coûts compétitifs.
- Les gouvernements et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) élimineront les inefficiences dans la gestion du trafic aérien et l'infrastructure de l'espace aérien.
- Les avionneurs et les motoristes produiront des cellules d'aéronef et des technologies de propulsion radicalement plus efficaces.
- Les exploitants aéroportuaires fourniront les infrastructures nécessaires à l'approvisionnement en SAF, au prix coûtant et de façon rentable.

Le rôle des gouvernements

La transition énergétique nécessaire à l'atteinte de l'objectif de zéro nette émission doit être soutenue par un cadre politique exhaustif centré vers la réalisation de solutions rentables. Cela est particulièrement vrai dans le domaine des SAF. La technologie existe, mais il faut des incitations à la production pour augmenter la production et réduire les coûts.



La résolution demande aux gouvernements d'adopter, par le truchement de l'OACI, un objectif à long terme équivalent à l'engagement de l'industrie d'éliminer les émissions nettes de l'industrie d'ici 2050. Conformément à l'approche de longue date de gestion des impacts de l'aviation sur les changements climatiques, la résolution demande aussi aux gouvernements d'appuyer le CORSIA, de coordonner les mesures politiques et d'éviter de créer un ensemble hétéroclite de mesures régionales, nationales ou locales.

« Les gouvernements doivent être des partenaires actifs dans la poursuite de l'objectif de zéro émission nette d'ici 2050. Comme pour toutes les autres transitions énergétiques, les politiques gouvernementales ont tracé et ouvert la voie vers le succès. Autrement, les coûts et les risques d'investissement sont trop élevés. L'accent doit être mis sur la réduction du carbone. Réduire les vols au moyen de taxes rétrogrades et punitives entraverait les investissements et limiterait les voyages en avion aux seules personnes nanties. Et jamais nous n'avons vu une taxe environnementale financer réellement des activités de réduction du carbone. Les mesures incitatives constituent le moyen éprouvé. Elles règlent le problème, créent des emplois et amènent la prospérité », selon M. Walsh.

Étapes

La combinaison de mesures nécessaires pour atteindre l'objectif de zéro émission nette d'ici 2050 évoluera en cours de route en fonction des technologies les plus rentables disponibles à chaque moment du parcours. Actuellement, nous nous concentrons sur le scénario de base qui suit :

- **2025** : avec le soutien politique approprié de la part des gouvernements, la production de SAF devrait atteindre 7,9 milliards de litres (2 % des besoins totaux en carburant).
- **2030** : la production de SAF atteint 23 milliards de litres (5,2 % des besoins en carburant). Les fournisseurs ANSP ont entièrement mis en œuvre la méthode de renforcement par blocs du système aéronautique (ASBU) et les programmes régionaux comme le Ciel unique européen.
- **2035** : la production de SAF atteint 91 milliards de litres (17 % des besoins en carburant). Les avions propulsés par l'électricité ou l'hydrogène deviennent disponibles pour les marchés régionaux (50 à 100 sièges, durées de vol de 30 à 90 minutes).
- **2040** : la production de SAF atteint 229 milliards de litres (39 % des besoins en carburant). Les avions à hydrogène sont disponibles pour le marché court-courrier (100 à 150 sièges, durées de vol de 45 à 120 minutes).
- **2045** : la production de SAF atteint 346 milliards de litres (54 % des besoins en carburant).
- **2050** : la production de SAF atteint 449 milliards de litres (65 % des besoins en carburant).

M. Walsh ajoute : « Les SAF vont générer la majorité des réductions d'émissions de l'aviation à l'échelle mondiale en 2050. L'initiative "US Grand Challenge" récemment annoncée qui consiste à augmenter la production de SAF à 11 milliards de litres (3 milliards de gallons) d'ici 2030 est un excellent exemple du genre de politiques qui vont permettre la durabilité de l'aviation. De même, les annonces faites par plusieurs grands fournisseurs d'énergie qui disent vouloir produire des milliards de litres de SAF à court terme sont bienvenues. Mais nous ne pouvons accepter que des annonces



soient sans suite. Pour que les annonces soient valables, les fournisseurs de carburants doivent rendre des comptes sur la livraison de SAF à des prix compétitifs. »

« Les progrès de toutes les initiatives de réduction du carbone vont être scrutés. Nous allons comparer les engagements aux réalisations dans des rapports qui indiqueront clairement les progrès. En abordant les voyageurs, les ONG environnementales et les gouvernements au moyen de rapports transparents, nous allons faire en sorte que notre démarche vers l'objectif de zéro émission nette soit comprise », précise M. Walsh.

Ambitions

M. Walsh conclut comme suit : « Certains diront que nous nous attaquons à des cibles quantitatives impossibles et à des défis techniques insurmontables. Historiquement, l'aviation a réalisé ce qu'on croyait impossible, et elle l'a fait rapidement. Entre le premier vol commercial et la mise en service du premier jet commercial, il s'est écoulé environ 35 ans. Et 20 ans plus tard, nous avons le premier jet gros-porteur. La durabilité constitue le défi de notre génération. Et aujourd'hui, nous lançons une transition difficile. Mais un délai de 30 ans est à la portée de l'ingéniosité humaine, à condition que les gouvernements et toute l'industrie collaborent et soient redevables des résultats. »

[Lire la résolution sur l'engagement de l'industrie en vue d'éliminer les émissions nettes d'ici 2050](#)

- IATA -

[Pour en savoir plus, veuillez communiquer avec :](#)

Communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

Courriel : corpcomms@iata.org

Notes aux rédacteurs :

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 290 compagnies aériennes qui assurent 82 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez nous suivre sur la page <http://twitter.com/iata> pour prendre connaissance des annonces, des positions politiques et d'autres renseignements utiles.
- [Pochette de presse sur la COVID-19](#)
- [Nouvelles et pochette de presse sur le Travel Pass](#)