



COMMUNIQUÉ

No : 96

L'Assemblée de l'IATA demande aux gouvernements de soutenir le redémarrage sécuritaire et durable de l'industrie

24 novembre 2020 (Genève) – La 76^e Assemblée générale annuelle de l'Association du transport aérien international (IATA) a approuvé à l'unanimité une résolution qui réitère l'engagement indéfectible des compagnies aériennes à reconnecter la planète de façon sécuritaire et durable.

La [résolution](#) présente aux gouvernements les demandes suivantes :

- qu'ils assurent la viabilité de l'industrie en maintenant le soutien financier et réglementaire ;
- qu'ils aident l'industrie à atteindre son objectif pour 2050, à savoir réduire de moitié ses émissions par rapport au niveau de 2005, tout en explorant les moyens de réduire à zéro les émissions nettes de carbone par des investissements économiques stimulants dans le domaine de la commercialisation des carburants d'aviation durables (SAF) ; et
- qu'ils collaborent avec les compagnies aériennes pour assurer le maintien des normes de sécurité et des compétences critiques, durant la crise et dans les étapes subséquentes de redémarrage et de d'intensification des opérations.

« La COVID-19 a eu un effet dévastateur sur les bilans de nos compagnies aériennes membres et nous avons besoin d'un soutien gouvernemental prolongé pour permettre à l'industrie aérienne de redémarrer et de rétablir la connectivité. Sans les bienfaits économiques de l'aviation, la reprise de l'économie mondiale sera beaucoup plus faible et plus lente », a déclaré Alexandre de Juniac, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

Soutien financier

Le besoin de soutien financier est critique. Les gouvernements ont déjà fourni aux compagnies aériennes 173 milliards \$, mais plusieurs programmes s'achèvent alors que la crise de la COVID-19 se prolonge bien au-delà de ce que l'on envisageait.

« L'aide financière de 173 milliards \$ a permis de sauver d'innombrables emplois et évité des faillites massives. C'est un investissement dans la reprise – non seulement pour les compagnies aériennes, mais pour l'ensemble de l'économie. Chaque emploi en aviation en soutient 29 autres. Une reprise économique mondiale complète après la crise sera considérablement compromise sans le catalyseur économique qu'est l'aviation », ajoute M. de Juniac.

Durant la crise, les compagnies aériennes ont réduit leurs coûts de près de la moitié, mais les revenus ont chuté encore plus. On s'attend à ce que les compagnies aériennes accumulent des



pertes de 118,5 milliards \$ en 2020, et encore 38,7 milliards \$ en 2021, pour retrouver des flux de trésorerie positifs vers la fin de 2021.

« Il faudra davantage d'aide pour que l'industrie s'en sorte. Et cette aide doit prendre des formes qui ne vont pas faire augmenter davantage l'endettement, qui s'est accru énormément, passant de 430 milliards \$ en 2019 à 651 milliards \$ en 2020 », explique M. de Juniac.

Durabilité

Les compagnies aériennes ont réitéré leur engagement à réduire les émissions nettes de CO₂ de moitié d'ici 2050, par rapport au niveau de 2005.

Le rapport percutant *Waypoint 2050*¹ préparé par le Groupe d'action sur les transports aériens (ATAG), auquel ont participé l'IATA et d'autres intervenants de l'aviation, mentionne que l'industrie explore les chemins possibles pour atteindre collectivement un niveau d'émissions zéro. C'est la première fois que l'industrie envisage collectivement un avenir sans émissions nettes.

« L'atteinte de notre objectif de réduction de moitié de nos émissions nettes par rapport au niveau de 2015 posera un défi, mais nous savons que c'est possible. Et nous sommes de plus en plus persuadés que l'industrie peut trouver les moyens d'éliminer complètement ses émissions nettes », poursuit M. de Juniac.

L'aviation aura besoin du soutien des gouvernements pour faire la transition énergétique vers les SAF, nécessaire pour atteindre ses cibles relativement aux changements climatiques. En comparaison des carburants fossiles, les SAF peuvent réduire de 80 % les émissions de carbone liées au cycle de vie.

M. de Juniac ajoute : « L'aviation va dépendre des carburants liquides pour ses opérations d'ici 2050, en particulier pour les appareils long-courriers. Les SAF constituent une option de décarbonisation viable. Fournir des fonds de stimulation en vue de la mise au point d'un marché élargi et concurrentiel de SAF procurerait une triple victoire – la création d'emplois, la lutte contre les changements climatiques et la connectivité durable du monde. »

Le soutien gouvernemental devrait viser à éliminer l'écart important causé par le fait que les SAF sont jusqu'à quatre fois plus dispendieux que le kérosène d'aviation traditionnel. Cela limite leur utilisation à environ 0,1 % des embarquements totaux de carburant.

La résolution presse aussi les gouvernements d'éviter les taxes et les redevances qui constituent des instruments politiques inefficaces pour promouvoir la durabilité. « Les taxes ne sont pas le chemin à suivre pour atténuer les changements climatiques. Trop souvent, les fonds prélevés par les taxes environnementales ne sont pas consacrés directement à la lutte contre les changements climatiques. Manifestement, la meilleure solution pour les gouvernements est de créer une industrie des SAF viable », soutient M. de Juniac.



Sécurité

Les membres de l'IATA ont aussi réitéré leur engagement envers la sécurité. Dans le contexte de la crise actuelle, cela transparaît dans les orientations exhaustives du document *Paré au décollage*, publié par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), avec le soutien de l'IATA et d'autres intervenants de l'industrie. Ce document pose les bases en vue de la mise en œuvre harmonisée d'une approche par couches pour assurer la sécurité des voyageurs et des équipages. Bien que 86 % des gens qui voyagent actuellement disent se sentir en sécurité avec les nouvelles mesures, il reste du travail à faire en vue de la mise en œuvre universelle.

La résolution demande aussi aux gouvernements de travailler avec les compagnies aériennes pour maintenir les normes de sécurité et les niveaux de compétences critiques durant la crise et au moment du redémarrage et du redéploiement sécuritaires des opérations lors de la reprise.

« Nous devons procéder avec les autorités réglementaires à une planification minutieuse en vue de l'intensification des opérations lors de la reprise éventuelle. Il faudra remettre en service des milliers d'aéronefs cloués au sol, gérer les qualifications et l'état de préparation de millions d'employés autorisés, et composer avec l'importante pénurie de travailleurs expérimentés, ce qui sera essentiel pour assurer un redémarrage sécuritaire. Dès les premiers jours de la crise, nous avons collaboré avec l'OACI et les autorités réglementaires à la préparation d'un cadre de travail pour y arriver. Et cet effort se poursuit alors que la crise perdure », conclut M. de Juniac.

- 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.
- ¹ [Waypoint 2050](#)