
[Imprimer](#)

CLIMAT : L'AÉRIEN FRANÇAIS PLAIDE POUR UN PLAN DE SOUTIEN À LA DÉCARBONATION

Image

[Lien vers l'article](#)

Les **acteurs français de l'aéronautique et du transport aérien** ont travaillé au sein du CORAC (Comité de Pilotage du Conseil pour la Recherche Aéronautique Civile), et en s'appuyant sur l'expertise indépendante de l'ONERA (Office National d'Etudes et de Recherches Aérospatiales), à la **modélisation d'une trajectoire de décarbonation du transport aérien** fondée sur les hypothèses d'évolution des flottes d'avions.

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 du transport aérien d'accélérer leur transition énergétique **en partenariat avec les pouvoirs publics**.

Le GIFAS (Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et spatiales), la FNAM (Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers) et l'UAF (Union des aéroports Français) dévoilent ce scénario de référence pour atteindre un objectif de zéro émission nette de carbone d'ici 2050.

La trajectoire de décarbonation ainsi élaborée a une double vocation :

- accompagner la stratégie de recherche du CORAC en proposant une traduction en bilan carbone des grandes options technologiques, énergétiques et opérationnelles, partagée par ses acteurs publics et privés ;*
- constituer un scénario de référence pour les acteurs du transport aérien français engagés dans la transition énergétique.*

Inscrit dans le cadre des Accords de Paris, ce scénario de référence doit permettre d'atteindre l'objectif du zéro émission nette de carbone en 2050. Il s'appuie sur plusieurs leviers :

-le développement des technologies de l'ultra sobriété,

-l'introduction de l'hydrogène,

-l'usage croissant des carburants non fossiles,

-la mise en œuvre d'opérations éco-responsables,

-l'optimisation des routes aériennes.

Plan de financement

La France a d'ores et déjà engagé des efforts importants pour développer l'avion « vert » du futur, tant dans le plan de relance de 2020 que dans le plan France 2030.

Toutefois la trajectoire de décarbonation CORAC/ONERA implique à court terme le développement de l'usage des carburants d'aviation durables (SAF). La France doit donc être aussi exemplaire dans le développement d'une filière SAF qui contribuera à la création d'emplois supplémentaires

tout en renforçant l'indépendance énergétique nationale. Cela passe nécessairement par :

- la mise en place des conditions favorables au développement en France d'une filière de production de carburants d'aviation durables telles que des mécanismes incitatifs sous forme de crédit d'impôt, d'exonération de fiscalité ou encore d'affectation de taxe ;*

- l'orientation des recettes de la fiscalité écologique pesant sur le transport aérien vers la mise en place de cette filière de production de carburants d'aviation durables y compris les carburants de synthèse dits « e-fuels » (recettes issues du dispositif européen d'échanges de quotas d'émission EU-ETS notamment) ;*

- le déploiement des mécanismes indispensables à la réduction du coût d'achat des carburants aéronautiques durables pour les compagnies aériennes.*

- l'affectation prioritaire de la biomasse nécessaire aux SAF pour le secteur aérien plus difficile à décarboner que d'autres activités économiques.*

Politique fiscale

La France doit préserver la cohérence du dispositif fiscal applicable au transport aérien et veiller à éviter les distorsions de concurrence (« fuites de carbone ») au détriment du pavillon européen. L'absence du secteur aérien du champ du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) est à cet égard problématique.

Toute fiscalité dont le produit ne serait pas consacré à la transition écologique du secteur aérien réduira d'autant les capacités d'investissement des compagnies aériennes dans des avions « verts » et dans l'acquisition des carburants alternatifs durables nécessaires alors qu'il existe déjà au niveau européen et international des dispositifs fiscaux (EU-ETS et CORSIA) couvrant les émissions de CO₂.

La France doit enfin mettre en place les mécanismes d'incitation fiscale nécessaires au renouvellement des flottes et au passage à l'avion ultra sobre.



@SkyNRG