



7 avril 2024

Du rêve d' **ATAG** à la réalité

AIR TRANSPORT ACTION GROUP



L'ATAG le lobby qui vend du vert ?

L'Air Transport Action Group est un des lobbies les plus puissants du secteur.

Il pèse de tout son poids (économique comme politique) pour choisir la trajectoire du secteur aérien.

Quels sont ses objectifs ? Sont-ils cohérents et réalisables ? Voyons cela d'un peu plus près ...

> Qui est ce géant vert ?

Les principaux membres de l'Air Transport Action Group sont :

- IATA (les compagnies aériennes)
- Des industriels (Airbus, Boeing, Safran, Rolls Royce, Pratt & Whitney ...)
- CANSO (organisation rassemblant les fournisseurs des services de la navigation aérienne dont la DSNA, donc un peu nous)

> Que veut l' ATAG ?

L'ATAG encourage une croissance soutenue du transport aérien (3,1% par an) et rêve de son doublent d'ici 2050. Également, consciente de l'image polluante adossée à l'avion, elle rêve de sa décarbonation totale en 2050. Mener simultanément ces deux enjeux est un défi gigantesque. Cependant, sans décarbonation, cette croissance risque d'être compromise car, comme l'ATAG l'a bien compris, elle ne serait pas socialement acceptable. Cela apparaît comme une condition sine qua non.

> Comment décarboner ?

En septembre 2021, l'ATAG a publié sa politique de développement durable. Pour crédibiliser cette politique, des leviers ont été identifiés.

Leurs contributions à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ont été évaluées comme suit :

de -53% à -71% : Utilisation de **carburant d'aviation durable** (Sustainable Aviation Fuel) issu de la biomasse ou l'e-fuel de synthèse

de -12% à -34% : **Progrès technologiques** (ailes volantes, moteur à hydrogène ou électrique, meilleure efficacité des moteurs, ...).

de -7% à -10% : Améliorations sur les **opérations aériennes et les infrastructures** (optimisation des trajectoires, descente/montée, roulage électrique,...) (nous un peu!)

de -6% à -8% : Achat de **quotas carbone** sur un marché ou séquestration artificielle/naturelle

➤ Rêve ou réalité?

La plupart des leviers évoqués sont soit existants mais non développés, soit à l'état de projets. Tout reste à faire!

La stratégie principale du doublement du trafic aérien avec zéro émission repose essentiellement sur l'utilisation de carburant durable (SAF). La technologie existe mais l'industrie est encore loin de la production de masse. Cependant, les aviateurs et les compagnies ont choisi cette voie comme étant la plus prometteuse car la plus avancée. Ils commencent ainsi à nouer des partenariats avec les producteurs comme l'irlandais Ryanair avec le finlandais NESTE.

Une rupture technologique est très peu probable d'ici 2050 et la plupart des projets n'en sont encore qu'au stade d'étude. Leur possible utilisation commerciale prendra encore de nombreuses années. Des améliorations de la technologie existante sont en cours de développement mais leur contribution risque d'être insuffisante.

Les améliorations attendues sur les opérations aériennes et les infrastructures (surtout aéroportuaires) sont identifiées. La plupart sont déjà exécutables mais elles nécessitent des investissements financiers comme humains importants (formations, études, BTP, ...).

Le marché régulé du quota de carbone en Europe est en forte hausse. Il a atteint plus de 100€ la tonne de CO2 en 2023 (x 10 en 5 ans). Ce levier coûtera donc de plus en plus cher avec la baisse des volumes de quotas attribués. La séquestration artificielle de carbone par enfouissement dans d'anciens puits est à l'étude mais pose beaucoup de problèmes à moyen et long termes (porosité des sols, risques de fuite massive, etc). La solution de reforestation (séquestration naturelle), en dehors de la question de sa réelle efficacité, aura elle aussi une limite : celle de la surface disponible.

Un rêve qui ne se réalisera qu'à moitié ?

Pour que le rêve d'ATAG devienne réalité, les investissements sont colossaux et le temps nécessaire au déploiement de ces leviers très contraint (25 ans...).

Des centaines de nouvelles centrales de production d'énergie décarbonées seront nécessaires pour synthétiser le SAF .

La mise en oeuvre de tous ces leviers ne sera possible qu'avec une volonté politique forte et des investissements importants.

Dans ces conditions, la décarbonation complète peut être atteignable.

Mais cette volonté et ces investissements seront-ils à la hauteur de l'autre rêve qu'est le doublement du trafic aérien ?



2015, accords de Paris: contenir la hausse des températures en-dessous de 2 degrés



Septembre 2021 : publication de la politique de développement durable de l'ATAG



Juin 2022: début du programme CANSO Green ATM



Octobre 2022, OACI : objectif à long terme pour l'aviation (LTAG): zéro émission en 2050

