

La Newsletter

Ville & Aéroport

- ASSOCIATION NATIONALE D'ÉLUS -

N° 95- Novembre 2023

ENJEUX LIÉS À LA DÉCARBONATION DU SECTEUR AÉRIEN EN FRANCE

AU-DELÀ DU RECOURS AUX CARBURANTS D'AVIATION DURABLES, L'ÉTAT DOIT ORGANISER LA BAISSÉ DU TRAFIC AÉRIEN

Pour décarboner le secteur aérien, les professionnels et les pouvoirs publics font le pari des carburants d'aviation durables (CAD) et une croissance plus lente du trafic. Oui, mais... les ressources nécessaires pour produire ces CAD en quantité suffisante sont colossales et cela aurait un impact trop important sur l'économie. De fait, il apparaît nécessaire d'avoir un État stratège qui organise la baisse du trafic aérien. Ville et Aéroport considère comme l'Ademe qu'on ne peut atteindre la neutralité carbone sans réduire le trafic aérien. Le besoin d'énergie décarbonée n'est pas soutenable compte tenu des gisements disponibles. C'est pourquoi il s'avère nécessaire de maîtriser la demande en définissant une baisse de trafic de x% /an d'ici 2050. Il faut également instaurer une fiscalité incitative à la maîtrise de la demande.

Une feuille de route de décarbonation du secteur aérien à effet limité

Celle-ci a été présentée cette année par les administrations (DGAC, CGEDD, DGEC). La demande y est prise comme une donnée exogène et le trafic continue de croître dans les prévisions, à un rythme certes moins rapide sous l'effet de l'augmentation du prix du billet du fait du passage à des carburants d'aviation durables (CAD). Compte tenu de la faible efficacité énergétique de la production de ces CAD, le besoin énergétique pour les produire s'avère considérable, ce qui pose la question suivante : faut-il vraiment maintenir une croissance du secteur ? Peut-on atteindre la neutralité carbone sans réduire le trafic aérien ?



AGENDA * Ville & Aéroport