

Prospective des marchés mondiaux de l'aéronautique, décarbonation et stratégie d'Airbus

Par Guillaume FAURY,
Président exécutif d'Airbus

La pandémie de Covid-19 a créé une crise sans précédent pour le transport aérien mondial, menant de nombreux observateurs à penser que l'aviation ne retrouverait jamais la croissance des années passées, et qu'elle pourrait même connaître un certain déclin.

C'était oublier que le transport aérien est devenu un bien irremplaçable de nos sociétés modernes, transportant des biens et reliant les personnes, les cultures et les territoires, autant de facteurs de développement et de progrès. Ainsi, à la suite de mesures sanitaires strictes, le transport aérien a pu retrouver progressivement son niveau de 2019, avec une croissance qui semble désormais repartir à un rythme de l'ordre de 3,6 % par an.

Cette forte demande met sous tension les chaînes de production d'Airbus et de ses sous-traitants, affaiblis par la crise. Mais le principal enjeu est d'assurer une croissance durable du transport aérien, compatible avec les objectifs de l'Accord de Paris sur le climat. C'est le défi que s'est donné Airbus avec l'ambition d'être le pionnier d'une aviation totalement décarbonée grâce à des avions de plus en plus performants en termes d'émissions, à des technologies de rupture, comme l'avion à hydrogène, et au recours massif aux carburants durables. Et ce, pour une aviation durable, mais aussi un monde plus sûr et plus uni.

Surmonter une crise sans précédent

Avec la pandémie de Covid-19, l'industrie aéronautique a été confrontée à la crise la plus grave et la plus longue de son histoire. Les frontières se sont fermées, et le trafic aérien international a pratiquement été réduit à zéro. Chez Airbus comme chez nombre d'acteurs de la filière, il a fallu prendre des décisions urgentes pour assurer notre survie mais aussi préparer l'avenir.

La première décision essentielle d'Airbus a été de se financer sur les marchés privés de capitaux pour préserver notre trésorerie, mais aussi pouvoir continuer à produire nos avions.

Car nous avons décidé de réduire notre production de 40 %, mais de ne pas stopper nos chaînes de production. Cela, pour deux raisons stratégiques. La première était de pouvoir continuer à livrer nos avions aux compagnies aériennes qui le souhaitaient. La deuxième était de maintenir en activité les milliers de fournisseurs qui concourent à notre production dans le monde entier. Nous avons ainsi pu conserver nos contrats avec la plupart de nos clients et éviter la faillite de nos sous-traitants.

Ceci a été primordial pour la remontée progressive de nos activités après la crise du Covid-19.

La troisième décision stratégique que nous avons prise a été de sauvegarder nos ressources humaines en ingénierie et technologies, en ne suspendant pas nos activités de recherche mais au contraire en les accélérant.

Il nous est apparu en effet assez évident que surmonter le Covid-19 ne suffirait pas. Et qu'il fallait en même temps s'attaquer à un autre défi existentiel pour l'avenir de l'aviation : celui de la décarbonation du transport aérien.

Retrouver une croissance durable

Beaucoup se sont demandé lors de la pandémie s'il était possible que le transport aérien se redresse de cette crise. Si les gens allaient reprendre l'avion, ou si, au contraire, on allait assister à un changement généralisé des comportements et à une réticence accrue à se déplacer en avion.

Pour notre part, nous sommes restés convaincus que l'aviation offre des atouts considérables et irremplaçables pour nos sociétés, en soutenant la coopération internationale, le développement économique et le partage des cultures à travers le monde. Depuis qu'elle existe, l'aviation a permis à un nombre de plus en plus important de gens de voyager, de travailler, de se connecter et d'échanger.

Et ceci s'est confirmé à la reprise du trafic aérien après le Covid. Avec des mesures sanitaires très strictes, le transport aérien a pu redémarrer après la crise, et les passagers sont revenus plus vite que prévu. À tel point que bon nombre de compagnies aériennes se sont retrouvées en sous-capacité. Car toutes les industries du transport aérien ont eu du mal à retrouver une capacité normale après la crise du Covid-19.

Chez Airbus, nous n'avons pas encore retrouvé le niveau de production d'avant la crise, car nos sous-traitants continuent de souffrir des suites du Covid et du nouveau contexte international, avec des difficultés de recrutement et d'approvisionnement, ainsi que des coûts d'énergie en très forte hausse.

Mais nous remontons progressivement les cadences de nos usines, car la demande est bien là. Nous avons en effet enregistré en 2023 un record historique de plus de 2 000 commandes au total, ce qui porte notre carnet de commandes au-delà de 8 500 avions, soit près de dix ans de livraisons.

Selon nos prévisions, la croissance du trafic aérien mondial devrait se poursuivre à un rythme d'environ 3,6% par an, ce qui correspond à 40 850 nouveaux avions dans les vingt prochaines années. C'est une croissance un peu inférieure à celle d'avant la crise, mais qui reste soutenue, surtout dans les pays émergents et en voie de développement. Car le transport aérien est pour eux un outil essentiel de leur développement intérieur comme de leurs échanges extérieurs.

Avec une gamme très complète d'avions de dernière génération (A220, A320neo, A330neo, A350), qui affichent les meilleures performances en termes d'émissions, nous pensons pouvoir répondre à cette demande très forte de nouveaux avions. Nous avons clairement pris le *leadership* sur les avions monocouloirs (A220, A320neo) et remontons au niveau de notre concurrent Boeing sur les avions long-courriers (A330neo et A350). C'est pourquoi il nous faut augmenter rapidement les cadences de production au-delà des niveaux d'avant-Covid. L'un de nos principaux objectifs est de produire 75 avions de la famille A320 par mois à l'horizon 2026. Et ceci dans un marché où la concurrence va s'accélérer, avec notamment la montée en puissance du constructeur chinois Comac. Un nouveau marché pourrait aussi émerger sur des avions plus légers mais fortement décarbonés avec de la technologie électrique, hybride ou hydrogène, comme on le voit avec les projets d'Aura Aero ou ZeroAvia, par exemple.

Car cette croissance du trafic aérien doit rester compatible avec une décarbonation totale de l'aviation à l'horizon 2050. C'est cette croissance durable, correspondant aux objectifs de l'Accord de Paris sur le climat, que nous voulons poursuivre.

Être les pionniers de la décarbonation du transport aérien

La transition écologique est au cœur de la stratégie d'Airbus. Nous avons l'ambition d'être les pionniers d'une industrie aéronautique et spatiale durable, pour un monde plus sûr et plus uni. Nous avons ainsi pris des engagements très forts pour réduire l'impact environnemental de nos activités et de nos produits, depuis leur conception jusqu'à leur fin de vie. Ces engagements ont été validés par le SBTi¹, ce qui signifie qu'ils

sont conformes à l'Accord de Paris, et démontrent bien notre niveau d'ambition. Nous nous sommes ainsi fixés un objectif de baisse de 63 % de nos émissions de scope 1 et 2 (liées à nos opérations industrielles) entre 2015 et 2030.

Et pour notre scope 3 (émissions des avions en service), nous nous sommes fixés un objectif de baisse de l'intensité carbone (gCO₂ émis par passager kilomètre) des avions que nous livrons, de 46 % entre 2015 et 2035.

La contribution la plus immédiate que nous apportons à la décarbonation du transport aérien est la mise en service de notre dernière génération d'avions. Aujourd'hui, moins de 30 % des flottes en service sont constituées d'avions de dernière génération. Moderniser les quelque 70 % restants avec des appareils de 20 % à 25 % plus économes en carburants va réduire considérablement les émissions mondiales émises par le secteur, jusqu'à l'arrivée d'une nouvelle génération d'avions.

Cette dernière arrivera au cours de la prochaine décennie et intégrera diverses améliorations technologiques dans les nouveaux matériaux, les systèmes de propulsion, les ailes, l'aérodynamisme et l'adaptation aux carburants aériens durables.

Car nos avions sont déjà capables d'emporter 50 % de carburants durables (SAF) et nous nous sommes engagés à les rendre capables de 100 % de SAF à partir de 2030, ce qui doit permettre une réduction des émissions de CO₂ de l'ordre de 80 % et même au-delà.

Nous prévoyons en outre la mise en service vers 2035 du premier avion commercial utilisant une propulsion à hydrogène. Il nous faudra pour cela de nombreuses innovations, adapter les aéroports et les infrastructures existantes, et financer la recherche. Nous nous y employons avec le soutien de nos partenaires industriels mais aussi des politiques publiques. C'est le cas de l'État français qui nous apporte son aide à la recherche au travers du CORAC², mais aussi de l'Allemagne, de l'Espagne, du Royaume-Uni et du programme "Clean Aviation" au niveau européen.

Car cet avenir durable du transport aérien ne peut devenir réalité qu'avec l'effort de tous.

C'est l'esprit de l'engagement collectif qui a été pris en 2021 par tous les partenaires industriels de l'ATAG³ (constructeurs aéronautiques, compagnies aériennes, aéroports et services de navigation aérienne) en se fixant l'objectif commun d'atteindre le net zéro émission de CO₂ en 2050 pour l'ensemble du transport aérien international. Et c'est le même objectif que se sont fixés les États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en 2022.

Ces engagements s'accompagnent d'une feuille de route claire et robuste validée par l'industrie (ATAG) mais aussi les États de l'OACI. L'Agence internationale de l'énergie (IEA) reconnaît elle-même dans son

¹ Science-Based Targets initiative

² CORAC: Conseil pour la recherche aéronautique civile

³ ATAG: Air Transport Action Group

dernier rapport ("World energy outlook", 2023) qu'une croissance modérée de l'aviation (3,7 % en moyenne annuelle entre 2022 et 2050) reste compatible avec un objectif net zéro en 2050 si toutes les mesures de cette feuille de route (nouvelles technologies, carburants durables, meilleures opérations et capture de carbone) sont mises en œuvre avec l'intensité et donc le niveau d'investissement nécessaires.

Nous voulons être le fer de lance de cette transformation car nous croyons fermement à une aviation durable, capable de garantir que les générations futures puissent continuer à se déplacer en avion à travers le monde, dans le plus grand respect de la planète.