

DÉCARBONATION : OBJECTIFS ET STRATÉGIE

La stratégie de décarbonation d'Air France-KLM s'inscrit dans la feuille de route définie par le secteur, qui a démontré la capacité d'atteindre les objectifs nationaux et internationaux fixés par les pouvoirs publics.

Des objectifs ambitieux de réduction des émissions

 **-30 %**
d'émissions de CO₂ par tonne-kilomètre
à horizon 2030, par rapport à 2019

 **Net Zéro***
à horizon 2050

*Impact neutre sur l'ensemble du cycle de vie.

Une feuille de route stratégique qui s'appuie sur 4 leviers

LE RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE

81%

d'avions de **nouvelle génération** en 2030. Les appareils nouvelle génération émettent jusqu'à 25 % de CO₂ en moins.

L'UTILISATION DE CARBURANTS D'AVIATION DURABLE

10%

d'**utilisation de carburants d'aviation durable** au niveau mondial en 2030.

Pour atteindre un minimum de

70%

en **2050** au départ de l'Europe.

L'ÉCO-PILOTAGE ET AUTRES MESURES OPÉRATIONNELLES

5%

de l'effort de décarbonation à horizon 2030. 1/10^e de cette réduction résultera de la mise en œuvre du ciel unique européen.

Roulage
sur un seul
moteur

Plan
de vol
optimisé

Système
de
génération
auxiliaire
coupé

Descente
continue

L'INTERMODALITÉ



Proposer des alternatives de voyage à **empreinte carbone réduite** par la combinaison du train pour les trajets courts et de l'aérien pour les trajets longs.

Sur la période 2005-2019 les **émissions totales de CO₂** du Groupe Air France ont baissé de **-6 %** (excluant toute mesure dite de compensation), dans un contexte d'**augmentation de trafic de +32 %**.

Un impact réglementaire et financier



LE RENOUELEMENT DES APPAREILS

Le renouvellement des flottes représente un investissement massif. À l'échelle du groupe, environ **3 Mds d'euros par an sont investis dans l'achat d'appareils de nouvelles génération**. Pour être supportable, cet engagement financier requiert un niveau de compétitivité élevé et un environnement concurrentiel loyal.



LA RÉGLEMENTATION EUROPÉENNE

Elle s'est considérablement renforcée. Des textes majeurs intégrés au plan **Fit For 55** (FF55) viennent renforcer les obligations des compagnies aériennes (révision de la directive **EU ETS** et règlement **ReFuelEU Aviation** principalement).



LES COÛTS DE DÉCARBONATION

Ils sont très significatifs en 2023. Pour le groupe Air France-KLM, ils pourraient être **multipliés par 12** et représenter (SAF et ETS uniquement) **une augmentation de plusieurs milliards en 2030**.

En tenant compte de l'ensemble des dispositifs (mandats SAF, quotas ETS, compensations domestiques issues de la Loi Climat, compensations internationales dans le cadre du CORSIA, écotaxe...), des prix plus élevés des carburants durables en Europe et des engagements supplémentaires, la décarbonation représente **un surcoût de plusieurs milliards d'euros à horizon 2030 pour les compagnies du groupe**.

Une stratégie de transformation ambitieuse qui nécessitera un soutien important des pouvoirs publics

Atteindre le Zéro émission nette à horizon 2050 est un défi majeur pour un secteur aérien « difficile à décarboner ». Malgré des atouts, la transition nécessite d'importants investissements financiers pour tous les acteurs en amont de la chaîne de valeur.



Les efforts financiers supportés par Air France-KLM pour poursuivre sa décarbonation seront très lourds dans les prochaines années et exigeront que l'essentiel des bénéfices soit réinvesti dans la transformation. À cette fin, un soutien des pouvoirs publics est nécessaire.

CONCRÈTEMENT, QUELLE AUGMENTATION DU BILLET POUR LE PASSAGER ?

Les mesures de décarbonation pour une compagnie de l'UE pourraient augmenter le coût d'un vol aller-retour de 3 000 km d'**environ 80 € par passager en 2030**. Pour les vols long-courriers, les coûts d'un aller-retour de 19 000 km (par exemple Nice-Singapour) augmenteront d'**environ 140 € par passager en 2030***.

*Selon Etude NLR-SEO étudiant l'impact du paquet de mesures « Green Deal Fit for 55 » de l'UE parue en mars 2022.

