



PAROLE D'EXPERT AÉRONAUTIQUE ET TAXONOMIE

L'INTÉGRATION DU SECTEUR AÉRONAUTIQUE AU SEIN DE LA TAXONOMIE EUROPÉENNE, UN NON-SENS ?

Une coalition de gestionnaires d'actifs s'est mobilisée afin de demander officiellement à la Commission européenne de retirer le secteur de l'aviation de la taxonomie, sous peine de porter gravement atteinte à la crédibilité de cet outil de la finance durable. Explications de Sining Zhang, analyste ESG chez Ofi Invest Asset Management.

Le 11 avril 2023, la Commission européenne a ouvert à la consultation la nouvelle version de son acte délégué incluant notamment le secteur de l'aéronautique. À la suite de cette prise de position de la Commission, le collectif des « Acteurs de la finance responsable » a mobilisé huit sociétés de gestion représentant plus de 280 milliards d'euros d'encours sous gestion⁽¹⁾ pour s'y opposer, dont Ofi Invest Asset Management. Leur crainte est que l'inclusion de l'aviation dans la taxonomie serve de gage au secteur et l'incite à poursuivre sa production « business-as-usual », et ce, au détriment du développement d'alternatives.

Ofi Invest Asset Management s'est engagé en faveur d'une finance durable et cohérente avec les Accords de Paris. L'objectif de l'Union européenne pour répondre aux Accords de Paris est très ambitieux : réduire de 55 % les émissions de GES entre 1990 et 2030. Ce qui signifie aussi qu'entre 2020 et 2030, elles devront baisser à un rythme trois fois plus rapide que la moyenne de ces 30 dernières années. La taxonomie européenne est un des leviers pour réaliser cette ambition et, surtout, l'outil de référence de classification des activités économiques « vertes ». **La taxonomie doit donc maintenir des critères exigeants afin de préserver la crédibilité de la finance durable. Dans ce contexte, nous sommes opposés à l'intégration du secteur aéronautique dans ce référentiel** car à notre avis :

- Un secteur qui ne contribue pas positivement à la neutralité carbone ne devrait pas figurer dans la taxonomie
- Pour l'aviation, hormis pour l'expansion des flottes d'avions, les critères techniques de la taxonomie n'apportent aucune exigence par rapport à la situation actuelle du marché. Pour rappel, l'aviation relève de la catégorie « activité transitoire » qui est définie ainsi par la taxonomie européenne⁽²⁾.

« Une activité économique pour laquelle il n'existe pas de solution de remplacement sobre en carbone réalisable sur le plan technologique et économique est considérée **comme apportant une contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique lorsqu'elle favorise la transition vers une économie neutre pour le climat compatible avec un profil d'évolution visant à limiter l'augmentation de la température à 1,5°C par rapport aux niveaux préindustriels, y compris en supprimant progressivement les émissions de gaz à effet de serre, en particulier les émissions provenant de combustibles fossiles solides, et lorsque cette activité :**

- a) présente des niveaux d'émissions de gaz à effet de serre qui correspondent aux meilleures performances du secteur ou de l'industrie
- b) n'entrave pas le développement ni le déploiement de solutions de remplacement sobres en carbone
- c) n'entraîne pas un verrouillage des actifs à forte intensité de carbone, compte tenu de la durée de vie économique de ces actifs ».

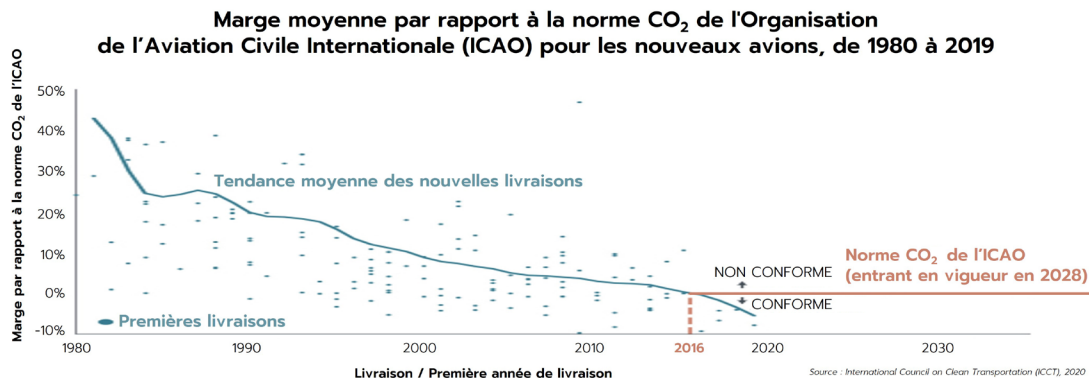
⁽¹⁾ Degroof Petercam - Ruffer LLP - CCLA - Northern Ireland Local Government Officers' Superannuation Committee (NILGOSC) Mirova - La Financière de l'échiquier - Ofi Invest Asset Management - Triodos IM

⁽²⁾ Règlement (UE) 2020/852 article 10 paragraphe 2

Décortiquons ces trois exigences appliquées à l'aviation :

a) **La 1ère exigence concerne un secteur constitué d'un duopole, Boeing et Airbus⁽³⁾.** Il est évident que la performance carbone des avions construits par ces deux constructeurs sera mécaniquement en ligne avec les meilleures du secteur. Entre 90 % et 99 % du carnet de commande d'Airbus correspondraient déjà à ce principe selon une étude de l'ONG Transport & Environnement⁽⁴⁾. Les avions zéro émissions (électriques ou hydrogènes) seront éligibles mais pas disponibles avant environ 15 ans et ne pourront pas remplacer les long-courriers. Dans le détail des critères techniques actuels, il y a deux éléments principaux :

1 - Il s'agit de faire mieux de 1,5 % à 2,0 % par rapport aux standards de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ICAO). Or, cette exigence n'en est pas une car les nouveaux avions actuels respectent déjà ces critères et de loin. Les avions livrés en 2019 avaient en moyenne une efficacité énergétique meilleure de 6 % par rapport aux standards qui entreront en vigueur en 2028, et les derniers modèles encore plus. Les standards de l'ICAO ont 10 ans de retard par rapport aux performances actuelles des avions mis sur le marché.



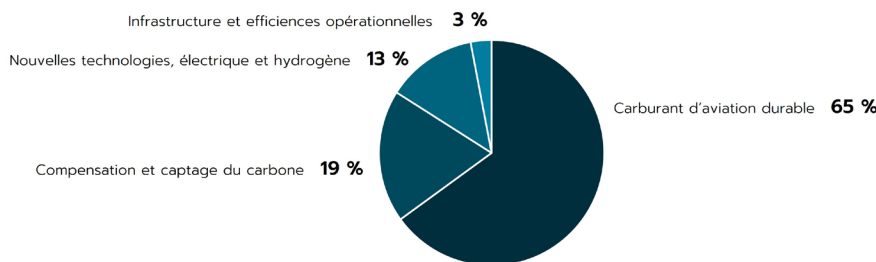
2 - Cette exigence assigne comme contrainte que les nouveaux avions soient destinés au remplacement d'avions existants, et non pas à l'élargissement des flottes. Si cela semble positif à première vue, les règles d'application demeurent floues et posent *in fine* la question de l'effort de réduction des impacts sur le climat car remplacer un avion ancien par un avion moderne n'est que du « business as usual ».

b) **La 2ème exigence souligne l'obligation d'améliorer l'offre industrielle.** Or, si les avions actuels sont déjà considérés comme « verts » car déjà respectant les critères techniques, cela signifie que la taxonomie n'a mis en place aucune incitation forte qui pourrait favoriser le développement rapide d'appareils bas carbone, électriques et/ou à hydrogène « vert ».

c) Quant à l'exigence consistant à empêcher le verrouillage d'actifs à forte intensité de carbone, étant donné que la durée de vie moyenne d'un avion est de 22 ans, et que les carnets de commande actuels vont jusqu'en 2035, cela signifie concrètement que les avions mis sur le marché vont continuer à fonctionner majoritairement avec des carburants fossiles et même au-delà de 2050. Le principal levier du secteur aérien pour atteindre la neutralité carbone, bien plus que l'innovation technologique, est l'utilisation de SAF (Sustainable Aviation Fuel – Carburant d'Aviation Durable).

Stratégie de l'Association du Transport Aérien International (IATA) vers le net zéro

Pour atteindre le net zéro d'ici 2050, il faudra combiner un maximum d'élimination des émissions à la source, la compensation carbone et les technologies de captage du carbone



Source : IATA, 2023

⁽³⁾ Les sociétés citées ne le sont qu'à titre d'information. Il ne s'agit ni d'une offre de vente, ni d'une sollicitation d'achat de titres.

⁽⁴⁾ <https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2023/02/TE-analysis-aviation-taxonomy-February-2023-2.pdf>

Or les SAF ne représentent aujourd'hui que 0,1 % des carburants utilisés, et l'objectif au niveau européen est de hisser cette proportion à 6 % en 2030.

Au-delà des investissements importants requis, rendre les SAF grandement disponibles reste encore une gageure. **Il y a principalement deux grands types de SAF :**

1 - Les agro-carburants, issus de la biomasse telles que huiles usagées, graisses animales, résidus agricoles... Or, ces intrants sont largement insuffisants pour remplacer le kérosène. Par exemple, en Europe, les huiles usagées représentent la principale source d'intrants pour la fabrication de SAF. Or, en 2022, pour plus de 60 Mt de kérosène consommés il y a eu moins de 1,5 Mt d'huiles usagées collectées en Europe, sachant que les huiles usagées servent également d'intrants au biodiesel routier. Quant aux agro-carburants de première génération type huile de colza ou éthanol de maïs, ils ne sont pas éligibles en Europe, contrairement aux États-Unis, car ils viennent concurrencer les cultures alimentaires et peuvent également entraîner de la déforestation qui a un effet inverse sur l'objectif de décarbonation recherché.

2 - Les e-fuels, issus d'un processus thermo-chimique à base de CO₂, d'hydrogène et de beaucoup d'énergie. Le processus de production des e-fuels est très énergivore car il faut en amont déjà capturer le CO₂ (encore plus énergivore si capté dans l'air et pas de manière concentrée en sortie d'usine) puis produire l'hydrogène avec de l'énergie renouvelable notamment via électrolyse de l'eau. Les énergies bas-carbone que nous sommes en train d'installer pour décarboner notre économie auront d'autres usages prioritaires que celui de prendre l'avion. Par exemple, en France en 2050, pour produire les 6 Mt de SAF (via e-fuel) dont aura besoin l'aviation, il faudrait 222 TWh d'électricité⁽⁵⁾, soit 1/3 de la production totale d'électricité française en 2050⁽⁶⁾ ! Sommes-nous prêts, pour continuer à voler bas carbone en 2050, à priver 1/3 des Français d'électricité ? En septembre 2023, Carsten Spohr, PDG de Lufthansa, indiquait que sa compagnie devrait utiliser la moitié de la production d'électricité allemande s'il voulait faire voler sa flotte à l'e-fuel. Comme ce n'est pas possible, la solution serait d'importer cet e-fuel de pays où l'énergie éolienne et solaire est disponible en quantités pratiquement illimitées. Mais la plupart de ces pays ont encore une électricité avec une forte intensité carbone, avec un taux de raccordement à l'électricité incomplet, ou manquent d'eau pour produire de l'hydrogène. Ainsi, il semble complexe de pouvoir à la fois résoudre ces problèmes ET produire de grandes quantités d'e-carburant.

De plus, en préambule de ces trois exigences, une activité transitoire doit favoriser « la transition vers une économie neutre pour le climat compatible avec un profil d'évolution visant à limiter l'augmentation de la température à 1,5°C » ce qui signifie *a minima* atteindre une neutralité carbone en 2050. Or, conjugué au triplement prévu du trafic aérien mondial d'ici 2050⁽⁷⁾, il faudrait abaisser de 90 % les émissions de chaque voyageur en 30 ans. Le passage d'une génération à l'autre d'un moteur de construction classique, qui nécessite entre 20 et 30 ans, ne permet qu'une diminution d'environ 20 % des émissions carbone. Il y a donc une incompatibilité entre l'objectif à atteindre en 2050 et sa faisabilité technique dans les délais impartis.

Ainsi, intégrer le secteur de l'aviation civile dans la taxonomie européenne selon les critères actuels revient ni plus ni moins à une démarche d'écoblanchiment. Bien d'autres secteurs apportent une véritable solution vers la neutralité carbone qui nécessite un fléchage prioritaire des investissements⁽⁸⁾. Tout nouvel avion qui arrive sur le marché aujourd'hui correspond à des « locked-in emissions »⁽⁹⁾ sur une vingtaine d'années. À court terme, il est plus pertinent d'accompagner la réduction de l'usage de l'avion vers d'autres types de mobilité, car l'avion reste un moyen de transport très inégalitaire où 1 % de la population est responsable de plus de la moitié des émissions⁽¹⁰⁾.

Le secteur de l'aviation ne peut être considéré comme un secteur qui contribue positivement à la neutralité carbone, et encore moins à une transition juste

En donnant accès à des conditions de financement facilitées et privilégiées aux différents secteurs de l'aviation, nous permettons une poursuite et une croissance des activités

⁽⁵⁾ <https://www.academie-technologies.fr/wp-content/uploads/2023/03/Rapport-decarbonation-secteur-aerien-production-carburants-durables-AT-Mars-2023.pdf>

⁽⁶⁾ https://assets.rte-france.com/prod/public/2021-10/Futurs-Energetiques-2050-principaux-resultats_0.pdf

⁽⁷⁾ <https://www.icao.int/Meetings/STA11/Documents/STA11%20-%20WOP004%20-%20ICAO%20LONG-TERM%20TRAFFIC%20FORECASTS%20AND%20POST-COVID-19%20SCENARIOS.pdf#search=traffic%20forecast%202050>

⁽⁸⁾ Efficacité énergétique, mobilité par rail, énergies renouvelables et leurs réseaux, isolation des bâtiments, économie circulaire, agriculture régénérative...

⁽⁹⁾ « Émissions embarquées » : émissions futures liées à l'usage d'un produit sur toute sa durée de vie du fait d'une décision actuelle. Ces émissions sont souvent difficiles à réduire en raison du choix technologique initial.

⁽¹⁰⁾ Stefan Gössling, Andreas Humpe, *The global scale, distribution and growth of aviation: Implications for climate change*, *Global Environmental Change*, Volume 65, 2020, 102194



actuelles du secteur dans des conditions qui ne sont pas compatibles avec les objectifs climatiques de l'Union européenne, et privons d'autres secteurs prioritaires dans la transition des investissements nécessaires.

Malgré notre lettre ouverte adressée à la Commission européenne, l'acte délégué du 13 juin 2023 inclut le secteur de l'aviation comme activité transitoire.

La taxonomie doit rester un outil de classification des activités économiques vertes, et en être écarté n'est pas synonyme d'exclusion des portefeuilles des gérants

Chez Ofi Invest Asset Management, nous investissons dans le secteur aéronautique aussi bien dans nos mandats que dans nos fonds ouverts. Il n'y a aucune exclusion sur les acteurs du secteur⁽¹⁾.

Toutefois, si nous devons faire la promotion d'un fonds engagé activement vers la neutralité carbone et notamment via la taxonomie européenne, nous ne favoriserions pas les valeurs du secteur aérien.

Depuis plusieurs années, notre analyse climatique s'appuie sur l'empreinte carbone des sociétés, leur politique en termes de transition et opère un classement des entreprises selon leurs degrés d'opportunité ou de risque en termes d'investissement pour la transition. Cette analyse climatique définit les acteurs de la chaîne de valeur de l'aérien comme ne pouvant représenter une opportunité dans la transition vers un monde neutre en carbone.

Si investir au sein des acteurs du secteur aéronautique, et notamment dans les équipementiers, peut s'avérer pertinent à bien des égards, cet investissement ne peut être considéré comme contribuant à la neutralité carbone et ne devrait pas figurer au sein de la taxonomie européenne. Avec cette décision, la Commission européenne remet en cause l'origine de la taxonomie qui ne mettait en relief que les technologies approuvées par la science.



Sining ZHANG
Analyste ESG
Ofi Invest AM

Achévé de rédiger
le 19/10/2023

⁽¹⁾ Hormis quelques entreprises très spécifiques de la défense, impliquées dans les armes non conventionnelles

INFORMATION IMPORTANTE

Cette communication publicitaire est établie par Ofi Invest Asset Management, société de gestion de portefeuille (APE 6630Z) de droit français agréée par l'Autorité des Marchés Financiers (AMF) sous l'agrément n° GP 92-12 – FR 51384940342, Société Anonyme à Conseil d'Administration au capital de 71 957 490 euros, dont le siège social est situé au 22, rue Vernier 75017 Paris, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 384 940 342. Cette communication publicitaire contient des éléments d'information et des données chiffrées qu'Ofi Invest Asset Management considère comme fondés ou exacts au jour de leur établissement. Pour ceux de ces éléments qui proviennent de sources d'information publiques, leur exactitude ne saurait être garantie. Les analyses présentées reposent sur des hypothèses et des anticipations d'Ofi Invest Asset Management, faites au moment de la rédaction du document qui peuvent être totalement ou partiellement non réalisées sur les marchés. Elles ne constituent pas un engagement de rentabilité et sont susceptibles d'être modifiées. Cette communication publicitaire ne donne aucune assurance de l'adéquation des produits ou services présentés et gérés par Ofi Invest Asset Management à la situation financière, au profil de risque, à l'expérience ou aux objectifs de l'investisseur et ne constitue pas une recommandation, un conseil ou une offre d'acheter les produits financiers mentionnés. Ofi Invest Asset Management décline toute responsabilité quant à d'éventuels dommages ou pertes résultant de l'utilisation en tout ou partie des éléments y figurant. Avant d'investir dans un OPC, il est fortement conseillé à tout investisseur, de procéder, sans se fonder exclusivement sur les informations fournies dans cette communication publicitaire, à l'analyse de sa situation personnelle ainsi qu'à l'analyse des avantages et des risques afin de déterminer le montant qu'il est raisonnable d'investir. FA23/0196/16102024.