



Décarbonation de l'aviation

Pour guider l'évolution technique nécessaire à la décarbonation du secteur aéronautique, la Commission Européenne a attribué à l'EASA l'an dernier une mission de recherche qui comprend un réseau international d'experts intitulé [ANCEN](#) (*). Il vient de remettre son [premier rapport annuel d'activité](#), lequel se limite pour l'instant à la présentation de sa mission, à la description de son organisation et à l'élaboration d'une feuille de route pour la période 2025 / 2026.

On y lit que la publication de plusieurs documents de référence est attendue d'ici la fin de l'année, à savoir :

Deux rapports d'étape

1. Présentation des bonnes pratiques recommandées par [le CAEP](#) de l'OACI en matière de modélisation des émissions des aéronefs.
2. Aperçu des travaux antérieurs et en cours liés aux effets des émissions hors CO2 de l'aviation sur le changement climatique.

Trois notes d'information

1. Avantages des modifications de la composition du carburant sur les effets des émissions hors CO2 de l'aviation
2. Comparaison des impacts climatiques des émissions de CO2 et hors CO2 de l'aviation
3. Impact potentiel des traînées de condensation sur le climat

De son côté, l'EASA a rendu public le 22 octobre dernier, [un premier compte-rendu sur l'avancement de la mutation du secteur](#), les progrès attendus vers l'emploi du carburant d'aviation durable et les points d'achoppement à surmonter. Le sujet étant principalement traité au travers des données et des problématiques aéroportuaires et industrielles, à aucun moment, le cas spécifique du vol vertical n'est abordé. Ce document est cependant plutôt intéressant à étudier. Il développe les points suivants :

Le prix moyen du SAF tel que constaté en 2024 est encore loin d'être compatible avec un modèle économique viable (voir page 7 du rapport : autour de 2000 €/tonne contre 740€/tonne pour le kérosène conventionnel).

25 fournisseurs de carburant ont livré du SAF à 33 aéroports de l'UE répartis dans 12 États membres. Cependant, les aéroports de 5 États membres (France, Pays-Bas, Espagne, Suède et Allemagne) ont représenté à eux seuls 99 % de l'approvisionnement, ce qui témoigne de la concentration persistante du marché.

La quasi-totalité du SAF était constituée de biocarburants, produits en grande majorité à partir d'huiles de cuisson usagées (81 %), et 17 % à partir de graisses animales résiduelles.

69 % des matières premières provenaient de pays tiers, la Chine (38 %) et la Malaisie (12 %) fournissant l'essentiel. La Finlande est le plus grand contributeur de l'UE (10 %).

Les carburants "vertueux" sont classés en 8 catégories, dont l'une se rapporte au recyclage d'hydrocarbure fossile. (voir tableau des treizième et quatorzième pages du fichier).

On y trouve dans les pages qui suivent, une évaluation des bénéfices attendus en matière d'empreinte de l'aviation en termes de CO₂ et d'émission des autres composants impactants.

La sécurité des hélicoptères face aux drones

Outre-Atlantique, [un projet de règlement](#) visant à instituer un cadre réglementaire pour l'exploitation en sécurité des drones hors de portée visuelle de leurs opérateurs en espace aérien inférieur a été mis en consultation. Il est intitulé " Normalizing Unmanned Aircraft Systems Beyond Visual Line of Sight Operations". [La VAI a interpellé les autorités](#) sur la pertinence de certaines dispositions de ce texte, qu'elle juge de nature à accroître les risques de collision. En particulier, le postulat selon lequel aucun aéronef habité ne doit voler à moins de 400 pieds d'une infrastructure s'applique peut-être aux avions, mais ne prend pas en compte la réalité de l'exploitation des hélicoptères.
