Elements de langage

produire le premier   
avion bas carbone

pourquoi cet objectif ?

* Produire le premier avion bas-carbone **présente un quadrulple intérêt** :
  + Intérêt environnemental : Si les déplacements par avion sont aujourd’hui 2 fois moins polluants qu’ils ne l’étaient il y a 30 ans, **la trajectoire actuelle de décarbonation du secteur aérien ne lui permettra pas d’atteindre la neutralité carbone d’ici 2050.** La nécessité d’une transition accélérée est d’autant plus pressante que **le trafic est en phase de reprise et** **devrait** **connaître une croissance de 3,5% par an à partir de 2024**.
  + Intérêt économique : mettre en service le premier appareil bas-carbone à horizon 2030 , c’est **se placer en tête de la compétition mondiale**, **assurer la pérennité de notre secteur aéronautique, source d’emplois hautement qualifiés** **et d’exportations**.
  + Intérêt scientifique : Du fait du très haut niveau de performances et de sécurité de ses produits, **l’aéronautique constitue une source importante de progrès scientifiques et d’innovations** qui bénéficiera à de nombreux autres domaines.
  + Intérêt en matière de souveraineté : L’aéronautique repose sur des technologies duales. Investir dans son avenir, c’est à la fois **préserver et renforcer nos capacités militaires et spatiales**.

Pourquoi la France peut reussir ?

* **La France est le berceau des pionniers de l’aéronautique** et aujourd’hui **la deuxième puissance aéronautique** **mondiale** après les Etats-Unis.
* **Nous disposons d’une filière aéronautique complète** : constructeurs de différents types d’aéronefs (avions régionaux, moyen et long-courriers relevant de l’aviation commerciale, avions d’affaires, hélicoptères, avions de combat), motoristes, centres de recherche et centres techniques, secteur académique au meilleur niveau mondial...
* **La part de marché de nos grands constructueurs nous permet de nous positionner en leader et créer un effet d’entraînement à l’échelle mondiale** sur les grandes options technologiques et énergétiques du secteur.

Quels leviers pour atteindre cet objectif ?

Pour parvenir au premier avions bas-carbone, **nous agissons sur deux principaux leviers**:

1. **Il faut avant tout atteindre l’ultra sobriété énergétique**. L’objectif est d’améliorer de 25 à 30 % l’efficacité énergétique des appareils. Pour cela, les projets que nous soutenons le développement de moteurs et de voilures ultra efficaces, d’aérostructures ultra légères et de l’usage étendu de l’énergie électrique, allant jusqu’à l’hybridation électrique de la propulsion.
2. **Il faut également développer les nouveaux combustibles bas-carbone.** Nous le ferons de deux marnières :
   1. En **soutenant l’incorporation des des carburants alternatifs durables**, à base d’agro-ressources, ou synthétisés à partir d’électricité bas carbone et de CO2.
   2. En **recourant à l’hydrogène pour concevoir le premier le premier avion véritablement « zero-carbone »**. Les propriétés de l’hydrogène (inflammabilité extrême, faible masse volumique…) en font cependant un véritable défi technique.

et concretement ?

**Quelques exemples de projets que nous avons choisi de financer :**

* France 2030 soutient le déploiement d’une nouvelle **batterie éco-responsable** pour avion qui va permettre d’ici 2027 d’économiser 1 million de tonnes de CO2
* Dassault travaillle sur le **Falcon 10X**, **le** **premier jet d'affaire au monde pouvant fonctionner à 100% grâce à des carburants durables**, qui devrait entrer en service autour de 2025.
* Airbus et Safran sont en train de développer, en consortium avec nos équipementiers nationaux (22 partenaires), de **nouveaux systèmes électriques embarqués sur avion**