



Conseil de  
l'Union européenne

Bruxelles, le 24 février 2021  
(OR. en)

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2021/0048(NLE)**

---

---

**6446/21  
ADD 28**

**RECH 72  
COMPET 123  
IND 40  
MI 105  
SAN 82  
TRANS 94  
AVIATION 42  
ENER 50  
ENV 94  
SOC 95  
TELECOM 70  
AGRI 79  
SUSTDEV 22  
REGIO 29  
IA 22**

#### **NOTE DE TRANSMISSION**

---

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	23 février 2021
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	SWD(2021) 38 final - Partie 7/9
Objet:	DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION - RÉSUMÉ DU RAPPORT D'ANALYSE D'IMPACT accompagnant le document: Proposition de règlement du Conseil établissant les entreprises communes dans le cadre d'Horizon Europe - Partenariat européen pour une aviation propre

---

Les délégations trouveront ci-joint le document SWD(2021) 38 final - Partie 7/9.

---

p.j.: SWD(2021) 38 final - Partie 7/9

Bruxelles, le 23.2.2021  
SWD(2021) 38 final

PART 7/9

**DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION**

**RÉSUMÉ DU RAPPORT D'ANALYSE D'IMPACT**

*accompagnant le document:*

**Proposition de règlement du Conseil établissant les entreprises communes dans le cadre  
d'Horizon Europe**

**Partenariat européen pour une aviation propre**

{COM(2021) 87 final} - {SEC(2021) 100 final} - {SWD(2021) 37 final}

<b>Résumé de l'analyse d'impact (2 pages maximum)</b>
Analyse d'impact du partenariat européen pour une aviation propre
<b>A. Nécessité d'une action</b>
<b>Quel est le problème et pourquoi se situe-t-il au niveau de l'UE?</b>
L'empreinte écologique de l'aviation augmente parce que la croissance du transport aérien dépasse les améliorations technologiques et opérationnelles incrémentales qui sont introduites. En outre, la voie vers une aviation neutre pour le climat n'est pas évidente, car les solutions élaborées dans d'autres secteurs ne peuvent pas être facilement transposées dans le secteur de l'aviation. En 2019, l'aviation a représenté 823 milliards d'EUR dans l'UE, soit 4,1 % du PIB de l'UE, ce qui a permis de créer 12,2 millions d'emplois. Pour préserver la primauté industrielle et la souveraineté technologique de l'UE à l'échelle mondiale, tout en donnant suite au pacte vert dans le domaine de l'aviation, il est absolument nécessaire d'accélérer le déploiement de solutions de R&I dans le domaine de l'aviation de l'UE. La mobilisation de la capacité de R&I actuellement fragmentée de l'ensemble de la chaîne de valeur de l'aviation européenne est une condition nécessaire à la mise au point des technologies neutres pour le climat dans les délais prévus par le pacte vert.
<b>Quels sont les objectifs à atteindre?</b>
L'objectif premier est, en réponse au pacte vert pour l'Europe, de contribuer à l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050, avec une étape intermédiaire vers 2030, en accélérant la mise au point de technologies aéronautiques neutres pour le climat. Parallèlement au déploiement et à l'utilisation à grande échelle de nouveaux carburants durables pour l'aviation neutres ou totalement décarbonés, tels que les carburants synthétiques produits à partir d'électricité, le méthane et/ou l'hydrogène, la flotte en exploitation pourrait, en 2050, améliorer l'efficacité en carbone de 90 % par rapport à la flotte actuelle. Le deuxième objectif général serait de faire en sorte que l'activité de R&I dans le domaine de l'aéronautique contribue à la compétitivité mondiale de l'industrie aéronautique de l'UE en veillant à ce qu'une aviation plus propre reste sûre, sécurisée et efficace pour le transport aérien de passagers et de marchandises. Le troisième objectif serait de continuer à faire progresser la capacité européenne de R&I en accélérant et en optimisant le processus de R&I. Au-delà de la primauté industrielle, la recherche dans le domaine de l'aviation se concentrera également sur l'éducation, le renforcement et l'intégration des capacités scientifiques de l'UE et la création d'un plus grand nombre de PME à forte intensité de R&I.
<b>Quelle est la valeur ajoutée de l'action au niveau de l'UE (subsidiarité)?</b>
L'intervention de l'UE est justifiée par l'extrême complexité de l'action à entreprendre et par la nécessité qui en découle de partager les risques, compte tenu des coûts élevés liés à la mise au point et à la démonstration de solutions technologiques innovantes. Une entreprise aéronautique agissant seule ou un consortium regroupant toutes les entreprises d'un seul pays n'aurait pas les capacités nécessaires pour concevoir de nouveaux avions civils et parvenir à la neutralité climatique de l'aviation. En outre, tous les besoins en matière de recherche devraient être cohérents avec les mesures fondées sur le marché et les incitations, et exiger un cadre réglementaire et de normalisation solide et moderne, qui ne peut être conçu qu'au niveau de l'UE et dans le cadre de la coopération internationale. Dans le même temps, l'action de l'UE permet une coopération efficace à l'échelle européenne, créant des synergies avec d'autres secteurs et avec des pays ne disposant pas d'un grand secteur de l'aviation.

<b>B. Solutions</b>
<b>Quelles sont les différentes options pour atteindre les objectifs? Y a-t-il une option privilégiée? Si tel n'est pas le cas, pourquoi?</b>
L'option privilégiée est de soutenir la recherche collaborative et fondamentale au moyen d'appels classiques au titre d'Horizon Europe, parallèlement à un partenariat public-privé (PPP) institutionnalisé au titre de l'article 187 du TFUE visant à accélérer la mise au point de technologies aéronautiques neutres pour le climat à déployer le plus rapidement possible. Un PPP institutionnalisé, à la différence des autres options fondées sur des appels traditionnels uniquement ou sur un PPP contractuel, offre le niveau, la profondeur et la durée d'engagement nécessaires.
<b>Quelle est la position des différentes parties prenantes? Qui soutient quelle option?</b>
Au cours de la consultation publique sur l'étude d'analyse d'impact, 80 % des répondants ont estimé qu'un partenariat institutionnalisé européen aurait un effet (positif) significatif sur le renforcement de la primauté industrielle dans le domaine des technologies aéronautiques propres et sur l'adoption de nouvelles technologies et serait «très pertinent» à cet égard. Les appels classiques ne sont pas considérés comme adaptés pour garantir l'adoption des technologies. Les parties prenantes ont confirmé leur engagement dans une déclaration commune (Salon international de l'aéronautique et de l'espace de Paris-Le Bourget 2019) et ont élaboré un agenda stratégique de recherche et d'innovation pour le partenariat. La consultation publique organisée sur l'agenda stratégique de recherche et d'innovation a mis en lumière un grand intérêt de la part des parties prenantes et du public. Les parties prenantes ont souligné que l'aviation propre devrait continuer à mettre l'accent sur la neutralité climatique malgré le contexte difficile de crise lié à la COVID-19.
<b>C. Incidence de l'option privilégiée</b>
<b>Quels sont les avantages de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?</b>
La mise en œuvre de l'initiative «Aviation propre» au moyen d'un partenariat institutionnalisé garantirait au mieux que les secteurs privé et public restent pleinement engagés dans la recherche nécessaire à la mise au point et au déploiement de solutions neutres pour le climat, conformément aux exigences du pacte vert. Cette option est compatible avec la mobilisation de ressources privées financières et en nature pour maximiser l'incidence des financements de l'UE.
<b>Quels sont les coûts de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?</b>
L'actuelle entreprise commune Clean Sky 2 reçoit 1,755 milliard d'EUR de financement de l'UE et au moins 2,19 milliards d'EUR de membres privés. Les programmes collaboratifs de R&I dans le domaine de l'aviation établis au titre d'Horizon 2020 et du septième programme-cadre s'élevaient respectivement à 0,5 milliard d'EUR et à 0,8 milliard d'EUR. Les objectifs ambitieux de neutralité climatique à l'horizon 2050 et le nouveau cycle cohérent de recherche dans le domaine de l'aviation à l'horizon 2050 justifient une augmentation (de l'ordre de 25 % pour chacun des deux piliers de la R&I), en dépit du fait que l'aviation est durement touchée par la crise de la COVID-19.
<b>Quelles sont les incidences sur les PME et la compétitivité?</b>
À l'instar des appels lancés dans les autres programmes, environ 20 % des partenaires sont des PME. En ce qui concerne le programme Clean Sky 2, un peu plus de 40 % des partenaires sélectionnés dans le cadre des dix appels à propositions lancés à ce jour (60 % de l'ensemble du programme) étaient des PME, qui ont bénéficié d'environ un quart des fonds alloués à ces appels. Une position de chef de file dans le domaine de l'aviation neutre pour le climat serait bénéfique pour la compétitivité de l'aviation de l'UE.

<b>Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales?</b>
Aucune incidence particulière n'est attendue sur les budgets nationaux.
<b>Y aura-t-il d'autres incidences notables?</b>
Le partenariat proposé créerait naturellement des synergies avec le partenariat européen proposé pour la gestion intégrée du trafic aérien, mais aussi avec d'autres PPP connexes. Tant l'initiative sur l'hydrogène que l'initiative sur les batteries pourraient avoir une incidence considérable en tant que catalyseurs de l'aviation neutre pour le climat, si leurs résultats répondent aux besoins du secteur de l'aviation.
<b>Proportionnalité?</b>
L'option privilégiée est proportionnée à l'ampleur du problème, compte tenu de la nature transnationale et de la complexité des enjeux, ainsi que du caractère coûteux de l'aviation et de la R&I dans ce domaine.
<b>D. Suivi</b>
<b>Quand la législation sera-t-elle réexaminée?</b>
Une évaluation intermédiaire, un examen bisannuel de l'agenda stratégique de recherche et d'innovation et la nomination d'un évaluateur d'impact indépendant sont des possibilités actuellement envisagées pour suivre l'adoption des résultats de la R&I. Le rôle du comité directeur pour l'aviation propre sera renforcé par rapport à l'initiative Clean Sky 2 d'Horizon 2020 afin d'améliorer l'orientation stratégique et le suivi des projets.