

Sur l'article 35 : Objectif de fixation d'un prix du carbone suffisant pour le transport aérien à l'horizon 2035

Ville et Aéroport rappelle l'avis du Conseil d'État sur ce sujet. Celui-ci souligne que l'article 35 revient pour le gouvernement à écarter la proposition de la Convention citoyenne sur le rehaussement de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, afin que le transport aérien acquitte le coût de son empreinte sur le climat, comme le font d'autres moyens de transport. Il est important que le transport aérien s'acquitte d'un prix du carbone suffisant à partir de 2025 lorsque le trafic aura repris et qu'il aura atteint son niveau d'avant crise Covid-19. On peut ensuite discuter de la trajectoire, des modalités. Prendre en référence le trafic de l'année 2019 est un bon choix car il sert notamment de base au mécanisme de régulation internationale *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation* (CORSIA). Le prix du billet et les taxes sont loin d'être le seul levier utilisable. Toutefois, le transport aérien bénéficie depuis des années d'exonérations (taxe sur le kérosène, TVA) qui ne peuvent pas être maintenues. La situation dans laquelle se trouve le secteur aéronautique n'est pas due à la transition écologique ou à des décisions relevant de la lutte contre le changement climatique, mais à une pandémie mondiale.

Il doit y avoir débat sur l'empreinte carbone du secteur aérien qui représente 22% du budget carbone. La stratégie du gouvernement consiste à renouveler la flotte. Certes les progrès réalisés sont réels même s'ils ont été effacés par la croissance du trafic aérien au cours des dernières décennies. Le gouvernement mise sur la recherche et développement concernant l'avion à hydrogène mais celui-ci ne figure pas dans le calendrier du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) et il ne verra pas le jour avant 2030.

Sur l'article 36 : Interdiction des vols réguliers en cas d'alternative en train d'une durée de moins de deux heures trente

La France sera le premier pays à prendre cette mesure qui constitue un élément essentiel de régulation du trafic aérien, mais aussi de problématiques industrielles et de désenclavement des territoires. Au regard des exigences d'aménagement du territoire, des capacités technologiques, de la desserte ferroviaire, le gouvernement a choisi la limite de deux heures trente. Selon lui, elle est de nature à assurer la cohésion territoriale tout en augmentant d'un cran la décarbonation du secteur des transports.

Ville et Aéroport note que la rédaction de cet article est très éloignée de la proposition de la Convention citoyenne, qui visait une alternative ferroviaire possible en moins de quatre heures. Cette solution éviterait 33 % des émissions des vols, quand celle retenue n'en concernerait que 2,2 %.

Elle rappelle que dans son avis sur le projet de loi, le Haut Conseil pour le climat a souligné que l'article 36 concerne huit liaisons qui ne représentaient en 2019 que 10% du trafic de passagers aérien métropolitain. Celui-ci juge à juste titre que la limite fixée à deux heures trente est beaucoup trop basse, et une partie de ce trafic pourrait par ailleurs être maintenue lorsqu'il s'agit de transpor-

ter des passagers en correspondance (modèle du Hub). Parce qu'elles ne s'appliquent qu'à une faible proportion des pratiques émettrices, l'ambition de ces mesures pourrait être largement réhaussée en élargissant leur périmètre d'application. En l'état, le projet de loi ne s'appliquerait pas aux liaisons Paris-Marseille et Paris-Montpellier qui prennent trois heures en TGV.

Par ailleurs, il faut s'assurer que les créneaux aéroportuaires libérés ne seront pas attribués à d'autres. Cela est aujourd'hui difficile en raison de la réglementation européenne qu'il faudrait revoir. Ensuite, il convient de supprimer la dérogation générale accordée aux vols en correspondance ; à défaut, le bénéfice en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre serait considérablement réduit, puisque, sans exonération, la mesure toucherait 11,2 % des émissions des vols métropolitains contre 6,6 % avec exonération. Au regard des chiffres fournis par le gouvernement dans l'étude d'impact concernant le nombre de liaisons liées aux vols en correspondance, le périmètre d'application de l'article 36 est très restreint et avec un effet très faible sur le climat.

Sur l'article 37 : Impossibilité de déclaration d'utilité publique en cas de construction ou d'extension d'aérodrome

Cet article devait traduire la proposition de la Convention citoyenne de mettre fin à la construction de nouveaux aéroports ou à leur extension. Le dispositif du gouvernement, en ne visant que les projets ayant besoin d'être reconnus d'utilité publique, exclut tous les projets en cours qui n'ont pas besoin de déclaration d'utilité publique (DUP), tels que Marseille, Lille, Rennes ou Montpellier. De plus, la rédaction autorise des extensions et des créations sous couvert de transition écologique (ex : projet de T4 Paris-CDG).

La décision de mettre fin à ces projets d'extension d'aéroports relève du bon sens, pour des raisons écologiques mais aussi du fait du contexte sanitaire : la pandémie oblige en effet à remettre à plat toutes les projections de croissance du secteur aérien, sur lesquelles étaient fondés ces projets d'extension et les besoins en capacité. Tous les projets d'extension d'aéroports étaient fondés sur la projection de multiplication par deux du trafic aérien d'ici à 2035.

Le gouvernement confirme que des projets aéroportuaires axés sur la transition écologique du secteur, par exemple pour accueillir le futur avion décarboné à hydrogène, pourront voir le jour. Le gouvernement a ainsi refusé d'inscrire dans la loi l'abandon du T4 à Paris-CDG au motif que l'objectif est de préserver la connectivité en France et en particulier le Hub de Paris-CDG car les hubs européens se font concurrence entre eux.

Sur l'article 38 : Mécanisme de compensation des émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien à l'intérieur du territoire national

L'objectif est de réduire, dans les zones aéroportuaires, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants de proximité issus des moteurs des groupes auxiliaires de puissance et des engins de pistes nécessaires à l'exploitation des aéroports. Il serait fait obligation aux exploitants aéroportuaires et aux sociétés d'assistance en escale de réaliser les investissements nécessaires et de faire l'acquisition d'engins plus propres d'ici à 2024. La qualité de l'air que respirent les personnels travaillant dans les aéroports s'en trouverait significativement améliorée. Beaucoup de pays ont avancé sur ces sujets ; il est temps que la France en fasse autant.

La compensation carbone est une illusion qui ne repose sur aucune base scientifique solide. De plus, ce dispositif ne prévoit qu'une compensation de 50 %, alors que la Convention citoyenne demandait une compensation intégrale. Les dispositions de l'article 38 sur la prétendue compensation doivent se lire avec celles des articles 36 et 37. Dans la mesure où les liaisons pourront être maintenues et les aéroports pourront être étendus sous couvert de compensation, on voit bien, en fait, le sens de cet article.

En outre, le budget carbone détermine comment nous allons nous organiser pour atteindre la neutralité carbone en 2050. Le transport aérien international français n'est, à ce stade, pas pris en compte, alors qu'il contribue à l'empreinte carbone mondiale. C'est donc une recommandation importante du HCC.
