

« CHAPITRE IV

Limiter les émissions du transport aérien et favoriser l'intermodalité entre le train et l'avion

Section 1

Dispositions de programmation

Article 35

① I. – Afin de contribuer efficacement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'État se fixe pour objectif que le transport aérien s'acquitte d'un prix du carbone suffisant à partir de 2025, au moins équivalent au prix moyen constaté sur le marché du carbone pertinent, en privilégiant la mise en place d'un dispositif européen.

② II. – Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement présente au Parlement un rapport sur la mise en place du prix du carbone mentionné au I qui prenne en compte la compétitivité, la préservation des emplois et la capacité d'investissement dans la transition écologique du secteur aérien, le désenclavement des territoires ainsi que le respect des principes et des objectifs motivant la politique de continuité territoriale entre les collectivités d'outremer et le territoire métropolitain mentionnée à l'article L. 18031 du code des transports. Ce rapport étudie les dispositions nationales susceptibles d'être mises en place à défaut d'un dispositif européen, notamment l'augmentation du tarif de la taxe de solidarité mentionnée au VI de l'article 302 *bis* K du code général des impôts, à partir du moment où le trafic aérien de, vers et à l'intérieur du territoire français atteindrait, en nombre de passagers, le trafic de l'année 2019.

③ III (*nouveau*). – Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement présente au Parlement un rapport sur l'accompagnement du secteur dans sa stratégie de réduction de son empreinte carbone, dans le respect des objectifs de la stratégie bas-carbone mentionnée à l'article L. 2221 B du code de l'environnement, notamment dans le développement d'une filière biocarburants.

Section 2

Autres dispositions

Article 36 A (*nouveau*)

À l'issue de la présidence française du Conseil de l'Union européenne en 2022, le Gouvernement présente au Parlement un rapport relatif aux moyens de lutter contre la vente à perte de billets d'avion, notamment par une évolution de la réglementation européenne permettant d'instaurer un prix minimal de vente des billets.

Article 36

① I. – L'article L. 64123 du code des transports est ainsi modifié :

② 1° Au début, est ajoutée la mention : « I. – » ;

③ 2° Il est ajouté un II ainsi rédigé :

④ « II. – Sont interdits, sur le fondement de l'article 20 du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 précité, les services réguliers de transport aérien public de passagers concernant toutes les liaisons aériennes à l'intérieur du territoire français dont le trajet est également assuré sur le réseau ferré national sans correspondance et par plusieurs liaisons quotidiennes de moins de deux heures trente. d'application du premier alinéa du présent II, notamment les caractéristiques des liaisons ferroviaires concernées, qui doivent assurer un service suffisant, et les modalités selon lesquelles il peut être dérogé à cette interdiction lorsque les services aériens assurent majoritairement le transport de passagers en correspondance ou peuvent être regardés comme assurant un transport aérien décarboné. Il précise les niveaux d'émissions de dioxyde de carbone par passager transporté au kilomètre que doivent atteindre les aéronefs pour être considérés comme décarbonés.

⑤ « L'application de cette interdiction donne lieu à une évaluation à l'issue d'une période de trois ans à compter de son entrée en vigueur. »

⑦ *I bis (nouveau)*. – Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement présente au Parlement un rapport sur la possibilité d'étendre le dispositif mentionné au I aux vols de fret entre l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle et les métropoles situées à moins de deux heures trente en train, afin de permettre d'assurer des services ferroviaires de messagerie en alternative aux transports aériens et routiers.

⑧ II. – Le présent article entre en vigueur le dernier dimanche de mars de l'année suivant celle de la promulgation de la loi.

Article 37

① I. – La section 1 du chapitre II du titre II du livre I^{er} du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique est complétée par un article L. 12221 ainsi rédigé :

② « Art. L. 12221. – I. – Les projets de travaux et d'ouvrages visant à créer ou à augmenter les capacités d'accueil des aéronefs, des passagers ou du fret d'un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique ne peuvent être déclarés d'utilité publique en vue d'une expropriation en application du présent code s'ils ont pour effet d'entraîner une augmentation nette, après compensation, des émissions de gaz à effet de serre générées par l'activité aéroportuaire par rapport à l'année 2019.

③ « II. – Sont toutefois exclus de l'application du I les projets de travaux et d'ouvrages relatifs à l'aéroport de Nantes-Atlantique, jusqu'au 31 décembre 2036, à l'aéroport de Bâle-Mulhouse et aux hélistations. En sont également exclus les projets de travaux et d'ouvrages relatifs aux aéroports situés dans une collectivité mentionnée à l'article 723 de la Constitution, ainsi que de ceux rendus nécessaires par des raisons de sécurité, sanitaires, de défense nationale ou de mise aux normes réglementaires.

④ « III. – Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État. Ce décret précise notamment les modalités, d'une part, de détermination des travaux et ouvrages susceptibles d'entraîner une augmentation des capacités d'accueil des aéroports et, d'autre part, d'appréciation du respect de la condition relative à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre prévue au I. Cette appréciation tient compte notamment de l'évolution prévisionnelle à moyen terme du trafic aérien par rapport à la date prévue d'achèvement de l'opération ainsi que des émissions des aéronefs et de leur compensation. »

⑤ II. – Le présent article entre en vigueur le 1^{er} janvier 2022.

Article 38

① I. – Le chapitre IX du titre II du livre II du code de l'environnement est complété par une section 7 ainsi rédigée :

② « Section 7

③ « *Compensation des émissions de gaz à effet de serre des vols effectués à l'intérieur du territoire national*

④ « *Art. L. 22955.* – Les dispositions de la présente section s'appliquent aux exploitants d'aéronef opérant des vols à l'intérieur du territoire national et dont les émissions de gaz à effet de serre sont soumises aux obligations du système européen d'échange de quotas d'émission instauré par la directive 2003/87/CE du Parlement et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil.

⑤ « *Art. L. 22956.* – À l'issue de chaque année civile, les exploitants d'aéronefs compensent, sous peine des sanctions prévues à l'article L. 22958, les émissions de gaz à effet de serre résultant des vols mentionnés à l'article L. 22955, telles qu'elles ont été déclarées, vérifiées et validées dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État.

⑥ « Cette obligation entre en vigueur selon les modalités suivantes :

⑦ « 1° À compter du 1^{er} janvier 2022, les exploitants compensent 50 % de leurs émissions ;

⑧ « 2° À compter du 1^{er} janvier 2023, les exploitants compensent 70 % de leurs émissions ;

⑨ « 3° À compter du 1^{er} janvier 2024, les exploitants compensent la totalité de leurs émissions.

⑩ « *Art. L. 22957.* – Pour s'acquitter de leur obligation de compensation, les exploitants d'aéronefs utilisent des crédits carbone issus de programmes de compensation à haute valeur environnementale. Ces crédits carbone ne peuvent pas être utilisés à la fois au titre de la présente section et d'un autre dispositif de compensation obligatoire des émissions de gaz à effet de serre.

⑪ « Sont privilégiés les projets d'absorption du carbone qui sont situés sur le territoire français ou sur celui des autres États membres de l'Union européenne.

⑫ « Le Gouvernement publie un bilan annuel des programmes de compensation entrepris et des résultats de leur mise en œuvre.

⑬ « Un décret en Conseil d'État précise notamment les conditions d'éligibilité de ces programmes et d'utilisation des crédits carbone, les éléments d'information devant être fournis par les exploitants et leurs délais de transmission, ainsi que les modalités de vérification par l'autorité administrative du respect des obligations de compensation.

⑭ « *Art. L. 22958.* – Chaque année, à une date fixée par décret en Conseil d'État, lorsque l'exploitant d'aéronef n'a pas justifié du respect de ses obligations de compensation, l'autorité administrative le met en demeure d'y satisfaire dans un délai de deux mois.

⑮ « La mise en demeure mentionne la sanction encourue et invite l'exploitant à présenter ses observations écrites. L'autorité administrative peut prolonger d'un mois le délai de mise en demeure.

⑯ « À l'issue du délai mentionné au premier alinéa, le cas échéant prolongé en application du deuxième alinéa, l'autorité administrative peut soit notifier à l'exploitant d'aéronefs qu'il a rempli son obligation de compensation, soit constater qu'il ne s'est pas conformé à cette obligation. Dans ce dernier cas, elle prononce une amende relative aux émissions non compensées. Elle peut décider de rendre publique la sanction, si celle-ci est définitive.

⑰ « Le montant de l'amende administrative est de 100 € par tonne de gaz à effet de serre émise pour laquelle l'exploitant d'aéronef n'a pas satisfait à son obligation de compensation.

⑱ « Le paiement de l'amende ne dispense pas l'exploitant de l'obligation de les compenser. Il doit s'acquitter de cette obligation au plus tard l'année suivante.

⑲ « Le recouvrement de l'amende est effectué au profit du Trésor public comme en matière de créances étrangères à l'impôt et au domaine.

⑳ « *Art. L. 22959.* – Les exploitants d'aéronefs qui ne sont pas soumis aux obligations prévues aux articles L. 22955 à L. 22957 mais opèrent des vols à l'intérieur du territoire national peuvent s'y conformer de manière volontaire selon les modalités définies aux articles L. 22956 et L. 22957. »

㉑ II. – Le présent article entre en vigueur le 1^{er} janvier 2022. »

Extrait de l'intervention de M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des transports, sur le volet aérien (audition du 14/03/21 devant la Commission spéciale)

- *Sur la décarbonation du transport aérien (article 35)*

« S'agissant de la décarbonation du transport aérien, nous avons deux champs d'action, non rhétoriques, mais pratiques : les alternatives technologiques et le signal prix.

La filière s'est engagée dans un plan massif de décarbonation. Nous avons une filière industrielle d'envergure mondiale, autour d'Airbus, de Safran et de quelques autres entreprises. Nous avons défini des phases dans le travail, en ayant à la fois des filières de court terme – les biocarburants aéronautiques, la compensation – et des sauts technologiques de moyen terme, tels l'hybridation des moteurs ou les nouveaux sauts vers l'hydrogène.

La filière des biocarburants aéronautiques concerne des projets très pratiques, territorialisés. Nous parlons de transformer des huiles et des graisses usagées, des déchets agricoles et forestiers et, plus tard, des combustibles solides de récupération en biocarburants pour l'aviation. Les volumes nécessaires pour satisfaire les objectifs que nous avons fixés sont de l'ordre de 160 000 tonnes en 2025 et 430 000 tonnes en 2030. La capacité française estimée serait de 170 000 tonnes dès 2024, au-delà des engagements pris, et de 470 000 tonnes en 2030. Je ne parle là que des biocarburants aéronautiques, en dehors de toute autre mesure, pour montrer que nous menons une transition écologique et une décarbonation du secteur très pratiques, fondées sur des engagements réalisables et territorialisés, en France.

Quant au sujet du signal prix, il est traité de façon diverse. Il existe déjà une écocontribution kilométrique renforcée, qui a été votée l'an dernier. Le rapporteur a également mentionné la TIRIB, qui facilite à la fois l'incorporation et l'incitation par la taxation. D'une manière générale, il existe des cadres de compensation au niveau français – nous en débattons à l'article 36 –, le système d'échange de quotas d'émissions européen (ETS, *Emissions Trading System*) ainsi qu'un cadre international, voté en 2016, qui a constitué une première mondiale. Le secteur du transport aérien est donc largement dans sa transition, au travers d'outils et de dispositifs pratiques. »