



Association Nationale d'Élus

LOI CLIMAT

(articles 34 à 37)

Gonesse, le 28 janvier 2021

Commentaire de Ville et Aéroport sur le volet aérien du projet de loi Climat (articles 34 à 37)

Le Gouvernement a transmis le vendredi 8 janvier 2021 le projet de loi issu des propositions de la Convention citoyenne pour le climat aux instances consultatives. Alors que les services du Premier ministre ont annoncé un texte composé de 65 articles organisés en six titres, c'est finalement un projet de loi de 62 articles qui a été adressé au Conseil national de la transition écologique (CNTE). Il devrait être présenté en **Conseil des ministres le 10 février pour un début de discussion fin mars à l'Assemblée nationale**. La Convention citoyenne est aussi appelée à l'examiner lors de sa huitième et dernière session qui se tiendra dans les semaines qui viennent. **L'objectif de l'exécutif est une adoption définitive du projet de loi à la fin de l'été.**

Le texte est-il fidèle aux 146 propositions qu'Emmanuel Macron s'était engagé, dans un premier temps, à reprendre sans filtre ? Non, répondent certaines associations qui n'hésitent pas à utiliser le terme de « sabotage ». Du côté de Matignon, on insiste sur le fait que ce projet de loi n'est qu'un véhicule parmi d'autres, qui va permettre de transposer une cinquantaine de propositions des conventionnels. D'autres propositions, explique la rue de Varenne, sont contenues dans la loi de finances, des textes réglementaires, ou relèvent d'engagements internationaux ou communautaires comme la taxation de l'aérien. La modification de la Constitution fait, quant à elle, l'objet d'un projet de loi constitutionnel qui a été présenté le 20 janvier en Conseil des ministres.

Le **Chapitre IV** intitulé « Limiter les émissions du transport aérien et favoriser l'intermodalité train/avion » nous intéresse particulièrement :

Article 34 : invitation du Gouvernement à agir au niveau européen pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien et clause de revoyure lorsque le trafic retrouvera son niveau de 2019

Article 35 : interdiction de l'exploitation de services aériens sur des liaisons intérieures au territoire national, dès lors qu'un trajet alternatif, par un autre moyen de transport collectif, moins émetteur de CO₂, existe en moins de 2h30.

Article 36 : encadrement du développement des capacités aéroportuaires

Article 37 : obligation pour tous les opérateurs aériens d'organiser la compensation carbone des émissions des vols intérieurs métropolitains, ainsi que sur une base volontaire pour les vols depuis et vers l'outre-mer. Début de mise en application dès 2022 et compensation de 100 % des émissions en 2024.

Focus sur les articles 35,36 et 37

Article 35 : interdiction de certaines liaisons aériennes intérieures

Cet article interdit, à compter du 31 octobre 2021, l'exploitation de services aériens sur des liaisons intérieures au territoire national, dès lors qu'il existe une liaison également assurée par voie ferrée empruntant le réseau ferroviaire défini à l'article L. 2122-1 du code des transports, sans correspondance et en moins de deux heures trente. Un décret en Conseil d'État précisera les conditions d'aménagements de cette interdiction aux services aériens qui assurent majoritairement le transport de passagers en correspondance ou qui offrent un transport aérien majoritairement "décarboné".

Article 36 : encadrement du développement des capacités aéroportuaires

L'article 36 du projet de loi interdit que soit déclarées d'utilité publique, à compter du 1er janvier 2022, les opérations de travaux et d'ouvrage ayant pour objet la création d'un nouvel aéroport ouvert à la circulation aérienne publique ou l'extension des capacités d'accueil d'un tel aéroport, si ces opérations conduisent à augmenter les émissions de gaz à effet de serre générées par l'activité aéroportuaire par rapport à l'année 2019.

Cette disposition a pour objectif d'encadrer le développement des capacités aéroportuaires pour les rendre compatibles avec les objectifs de lutte contre le changement climatique, mais aussi de limiter la consommation de nouvelles surfaces et l'artificialisation des sols. La loi prévoit toutefois que sont exclues de cette disposition, les opérations de travaux et d'ouvrage relatives à l'aéroport de Nantes-Atlantique, à l'aéroport de Bâle-Mulhouse, à une héliport ou à un aéroport situé dans une collectivité d'outre-mer, ainsi que celles rendues nécessaires par des raisons de sécurité, de défense nationale ou de mise aux normes réglementaire.

Un décret en Conseil d'État précisera les modalités d'évaluation de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre sous l'effet combiné de la baisse des émissions de gaz à effet de serre des avions, de compensation d'émissions et de l'accroissement du trafic aérien, ainsi que les modalités de prise en compte de ces évolutions dans l'analyse du bilan carbone de l'opération.

Article 37 : compensation carbone des émissions des vols intérieurs métropolitains

L'article 37 introduit les articles L. 229-55 et suivants du code de l'environnement relatifs à la « Compensation des émissions de gaz à effet de serre des vols effectués à l'intérieur du territoire national ». Le dispositif rend obligatoire pour tous les opérateurs aériens la compensation carbone des émissions des vols intérieurs métropolitains, ainsi que sur une base volontaire pour les vols depuis et vers l'outre-mer. Un calendrier progressif de mise en œuvre est appliqué, pour un début de mise en application dès le 1er janvier 2022 et une compensation de 100 % des émissions au 1er juillet 2024.

Pour s'acquitter de cette obligation de compensation, les exploitants d'aéronefs utilisent des crédits carbone issus de programmes de compensation éligibles. Afin de garantir le bénéfice environnemental de la mesure, les types de crédits carbone pouvant être utilisés seront encadrés par décret en Conseil d'État, et favoriseront notamment les puits de carbone et les projets soutenus en France.

Questions Ville et Aéroport :

Sur l'article 35, une liste des liaisons aériennes intérieures qui vont fermer peut-elle être communiquée ? Ville et Aéroport note qu'Air France compte ne pas fermer ses lignes intérieures qui alimentent le Hub de Paris-CDG ? Pour autant feront-elles l'objet d'une fermeture ? Tout est fait pour préserver le Hub de Paris-CDG même si par ailleurs Air France a annoncé lors de sa dernière assemblée générale qu'elle allait réduire de 40 % l'offre sur les vols nationaux français d'ici à 2021 avec la fermeture de plusieurs destinations lorsqu'il y a une alternative ferroviaire à moins de 2h30. Le réseau domestique va connaître une transformation accélérée. Une décision qui répond à une demande de l'État qui, après avoir soutenu Air France à hauteur de 7 milliards d'euros, lui avait demandé d'améliorer sa rentabilité et son impact environnemental, et d'entamer une réflexion sur son réseau en France. Enfin l'État lui a demandé de réduire de 50 % les émissions de CO2 sur ses vols intérieurs d'ici 2024.

Sur l'article 36, il faut rappeler que la Convention citoyenne proposait l'interdiction de tout nouvel aéroport ou d'extension des aéroports existants.

L'extension des capacités d'accueil d'un aéroport serait interdite « *si ces opérations conduisent à augmenter les émissions de gaz à effet de serre générées par l'activité aéroportuaire par rapport à l'année 2019* ».

Si l'on prend le projet de Terminal 4 de l'aéroport Paris-CDG dont la copie doit être revue par ADP après que l'Autorité environnementale ait remis un avis très critique à l'été 2020, sa capacité prévue (nombre de passagers/nombre de mouvements annuels) entraînerait à l'évidence une augmentation des émissions de gaz à effet de serre.

Ville et Aéroport rappelle que la région Île-de-France, qui accueillerait cette nouvelle infrastructure, est en dépassement chronique en matière de pollutions en tout genre, pollutions qui font déjà l'objet de contentieux avec les instances européennes. Par ailleurs, Bruitparif interpelle les pouvoirs publics précisant que dans une large zone autour de l'aéroport les habitants perdent plus de 3 ans de vie en bonne santé. Au nom des engagements que notre pays a pris pour atteindre la neutralité carbone en 2050, et pour le respect envers les générations futures, il faut renoncer à tout investissement qui permettrait d'accroître le trafic aérien, notamment les 9 milliards d'euros que le groupe ADP envisage d'engager pour la réalisation du T4.

Enfin, Ville et Aéroport demande une taxation du kérosène au même niveau que les carburants automobiles. Il faut un prix de billet révisé incluant mieux l'impact environnemental estimé par la Commission européenne à 33 milliards d'euros par an pour les 33 principaux aéroports européens.

Ville et Aéroport regrette que la thématique des vols de nuit soit absente des travaux de la Convention citoyenne sur le climat et du projet de loi.

Ville et Aéroport demande une meilleure réglementation des vols de nuit en France avec l'instauration négociée de couvre-feux spécifiques à chaque plateforme et s'appliquant aux vols commerciaux (hors fret). Elle partage la position de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (Acnusa) qui dans son rapport annuel 2020 fait de la protection de la période nocturne « une priorité majeure ». L'Autorité déclare que « la réduction des nuisances nocturnes reste la première des priorités sur et autour des aéroports non soumis à des couvre-feux. Les études d'approche équilibrée en cours devraient permettre de mettre en adéquation les objectifs et les moyens de réduction du bruit la nuit. Lors du redémarrage des activités aéroportuaires, l'attention portée aux mesures permettant de réduire de manière significative les nuisances nocturnes devra être soutenue. »

Il s'agit d'interdire toute opération aérienne sur une période nocturne définie sauf dérogations explicitement visées par l'arrêté de restriction encadrant le couvre-feu. L'opportunité d'un couvre-feu se détermine au cas par cas pour chaque plateforme. Son établissement nécessite de prendre en compte tous les paramètres environnementaux, économiques et sociaux pertinents à travers la réalisation d'une étude d'approche équilibrée pour chaque aéroport envisagé. Cette étude devrait examiner les conditions dans lesquelles les avions basés ayant subi des retards parfaitement exceptionnels pourraient prétendre à d'éventuelles dérogations. L'expérience de Bâle – Mulhouse souligne la nécessité d'un encadrement réglementaire précis de cette possibilité. Parallèlement, afin de réduire les nuisances environnementales, en particulier sonores, Ville et Aéroport invite les aéroports à travailler en meilleure collaboration avec le coordonnateur national à la programmation des vols pour éviter toute opération non indispensable en cœur de nuit (minuit à 6 heures) et d'alléger les opérations entre 22 heures et minuit. Elle entend protéger les riverains, en allant dans le sens des recommandations de l'OMS.
