

Se déplacer – Objectif E

LIMITER LES EFFETS NÉFASTES DU TRANSPORT AÉRIEN

Impact gaz à effet de serre :



Le secteur aérien représente aujourd'hui une part modérée des émissions. A court terme, l'impact sur les émissions sera donc relativement modéré ; mais à moyen terme et long terme, ces mesures contribueront à éviter que les émissions du secteur aérien n'augmentent trop rapidement, avec un effet significatif sur les émissions.

Résultat du vote :

Nombre d'inscrits : 151
Nombre de votants : 147
Nombre d'abstentions : 4
Nombre de suffrages exprimés : 135
OUI : 88,1 %
NON : 11,9 %
Pourcentage de votes blancs sur le nombre de votants : 8,2 %

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DE L'OBJECTIF

Nous voulons, d'ici 2030, favoriser les transports « bas carbone » pour diminuer les gaz à effet de serre émis par les vols nationaux et internationaux.

Pour ce faire, nous proposons de :

- TL PROPOSITION SD-E1** : Adopter une écocontribution kilométrique renforcé
- TL PROPOSITION SD-E2** : Organiser progressivement la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici 2025, uniquement sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps (sur un trajet de moins de 4h)
- TL PROPOSITION SD-E3** : Interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants
- TL PROPOSITION SD-E4** : Taxer davantage le carburant pour l'aviation de loisir
- PROPOSITION SD-E5** : Promouvoir l'idée d'une écocontribution européenne
- TL PROPOSITION SD-E6** : Garantir que l'ensemble des émissions qui ne pourraient être éliminées soient intégralement compensées par des puits de carbone
- PROPOSITION SD-E7** : Soutenir, à moyen terme, la R&D dans le développement d'une filière biocarburants pour les avions

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DE L'OBJECTIF

Nous voulons dès à présent réduire les émissions de CO₂ causées par le transport aérien.

En effet, l'avion est aujourd'hui un moyen de transport fortement émetteur de CO₂. Selon l'ADEME, un aller-retour Paris-New-York pour une personne émet autant de CO₂ que la consommation annuelle du domicile d'une personne. Pour un passager, un vol Paris-Marseille émet 45 fois plus de CO₂ qu'un parcours en TGV sur la même distance¹.

Nous voulons, d'ici 2030, favoriser les transports « bas carbone » pour diminuer les gaz à effet de serre émis par les vols nationaux et internationaux.

Nous avons compris au cours des échanges avec les différents intervenants, les experts et le groupe d'appui et en discutant entre nous que, pour y parvenir, nous devons combiner les différents transports (plan d'offre ferroviaire permettant de compenser l'arrêt progressif des lignes intérieures).

Pour cela, nous proposons les modalités suivantes :

- Adopter une écocontribution kilométrique renforcée, à l'exemple du Royaume-Uni, avec une modération pour les DOM-TOM et la reverser pour rendre les transports « bas carbone » plus attractifs et accessibles ;
- Uniquement sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps, organiser progressivement la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici 2025 ;
- Interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants ;
- Taxer davantage le carburant pour l'aviation de loisir.

Pour les émissions qui ne pourraient pas être éliminées, nous demandons leur compensation intégrale par des puits de carbone et le soutien à la R&D pour les biocarburants.

TL PROPOSITION SD-EI : ADOPTER UNE ÉCOCONTRIBUTION KILOMÉTRIQUE RENFORCÉE

Cette proposition vise à adopter une écocontribution kilométrique renforcée, à l'image du Royaume-Uni, avec une modération pour les DOM-TOM, et à la reverser pour rendre les transports « bas carbone » plus attractifs et accessibles.

Le secteur aérien est en pleine expansion et reste un moyen de transport fortement carboné. Il existe cependant aujourd'hui de nombreuses exonérations, sur les taxes sur les carburants et la TVA, qui encouragent ce mode de transport. Une écocontribution a été créée en 2019, mais son montant est bien trop faible pour avoir un effet dissuasif. L'objectif de cette proposition est d'augmenter l'écocontribution afin de mieux refléter les dommages environnementaux générés par l'aviation.

L'écocontribution prévue dans le projet de Loi de Finance 2020 se situe entre 1,50 € par billet sur un vol intérieur ou intra-européen en classe économique et 18 € pour un vol hors UE en classe affaire.

Elle devrait représenter 180 millions d'€ de recettes fiscales alors que l'exonération fiscale sur le kérozène représente 7,2 milliards d'€ par an².

Cette écocontribution pourrait utilement être augmentée très sensiblement et calculée en fonction de la distance :

1. Sources : https://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie_vacances/ ; <https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/emission-co2-tgv/table/?sort=liaison> ; <https://eco-calculateur.dta.aviation-civile.gouv.fr/>

2. <https://www.actu-environnement.com/ae/news/eco-contribution-assemblee-nationale-aerien-34249.php4>

Option proposée : Tarifs différenciés par distance

	Vols < 2 000 km	Vols > 2 000 km
Classe éco	30	60
Classe affaire	180	400
Jet privé	360	1200

TL PROPOSITION SD-E2 : ORGANISER PROGRESSIVEMENT LA FIN DU TRAFIC AÉRIEN SUR LES VOLS INTÉRIEURS D'ICI 2025, UNIQUEMENT SUR LES LIGNES OÙ IL EXISTE UNE ALTERNATIVE BAS CARBONE SATISFAISANTE EN PRIX ET EN TEMPS (SUR UN TRAJET DE MOINS DE 4H)

Le Conseil de Défense écologique de février 2020 a lui-même reconnu l'importance de ne pas prendre l'avion lorsqu'il existe une alternative bas-carbone : les fonctionnaires en mission ne pourront plus prendre l'avion pour tout trajet ne dépassant pas 4 heures de train. Cette obligation figure dans le plan pour un État exemplaire sur la transition énergétique.

L'intention des membres est bien de poursuivre cette dynamique, en réduisant progressivement puis en supprimant, les vols intérieurs là où il existe une alternative bas-carbone.

Nous pensons que cette suppression de ligne aura des conséquences sociales qu'il conviendra d'accompagner pour l'ensemble de la filière (compagnies, aéroports de province, sous-traitants, collectivités), en développant également les possibilités de transferts par le train vers les aéroports internationaux, mais que la croissance actuelle globale des vols internationaux devrait permettre de compenser la baisse des vols nationaux sans réduction trop importante des emplois. Par ailleurs, l'investissement dans le réseau ferroviaire proposé par le groupe représente à la fois des emplois et des moyens alternatifs plus nombreux pour les habitants des zones dans lesquelles des lignes seront supprimées.

TL PROPOSITION SD-E3 : INTERDIRE LA CONSTRUCTION DE NOUVEAUX AÉROPORTS ET L'EXTENSION DES AÉROPORTS EXISTANTS

Cette proposition vient limiter la croissance du trafic aérien, car il est aujourd'hui fortement émetteur de CO₂.

Plus particulièrement, nous proposons d'interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants, en agissant sur différents leviers juridiques.

Une décision récente démontre qu'il est possible d'agir en ce sens. En effet en février 2020, la Cour d'appel d'Angleterre a jugé illégal le projet de construction d'une troisième piste pour l'aéroport d'Heathrow (Londres), faute de prise en compte des engagements climatiques du Royaume-Uni³.

Les membres ont conscience d'un point d'attention identifié par le groupe d'appui et à prendre en compte dans l'application de cette proposition : dans certains cas, l'extension d'un aéroport peut permettre de ne pas créer un nouvel aéroport.

Son application pour Mayotte devra se faire sous réserve d'étude d'impact, puisque l'île ne dispose pas à ce jour d'infrastructure aéroportuaire suffisamment développée pour être desservie convenablement et sortir de son insularité.

3. https://www.lemonde.fr/international/article/2020/02/27/la-justice-britannique-met-un-coup-d-arret-au-projet-d-agrandissement-de-l-aeroport-d-heathrow_6031038_3210.html

TL PROPOSITION SD-E4 : TAXER DAVANTAGE LE CARBURANT POUR L'AVIATION DE LOISIR

Nous souhaitons que les carburants, fortement émetteurs de CO₂, soient davantage taxés pour des activités qui n'ont pas d'utilité directe pour la société. Ainsi nous proposons d'augmenter la taxation des carburants utilisés pour l'aviation de loisir (AVGAS) au même taux que l'essence pour les voitures particulières (soit 68 € / hl, au lieu de 45€ / hl)⁴.

PROPOSITION SD-E5 : PROMOUVOIR L'IDÉE D'UNE ÉCOCONTRIBUTION EUROPÉENNE

Nous souhaitons promouvoir l'idée d'une écocontribution européenne dans un premier temps, puis mondiale dans un second temps. Nous comprenons que cette proposition ne peut pas être décidée par le Gouvernement français uniquement, mais nous demandons que celui-ci défende la proposition au niveau international.

Nous sommes prêts à aller défendre cette idée, comme l'a proposé le Président de la République au niveau européen, car c'est à cette échelle que cela aura réellement de l'impact.

En effet, l'objectif est d'agir sur les vols internationaux, qui sont une source très importante d'émissions de CO₂.

Le transport aérien international est en constante croissance. Nous avons conscience que c'est au niveau européen et international qu'il conviendrait de mettre en place une écocontribution, qui existe déjà dans plusieurs pays voisins.

Pour ce faire, nous proposons d'adopter une écocontribution harmonisée au niveau européen, puis mondial, et de manière coordonnée et progressive, d'augmenter la fiscalité sur l'aviation (notamment sur le kérosène) en faisant évoluer la Convention internationale de Chicago.

Cette proposition ne peut pas s'appliquer aux DOM-TOM.

TL PROPOSITION SD-E6 : GARANTIR QUE L'ENSEMBLE DES ÉMISSIONS QUI NE POURRAIENT ÊTRE ÉLIMINÉES SOIENT INTÉGRALEMENT COMPENSÉES PAR DES PUIXS DE CARBONE

L'objectif de cette proposition est d'éviter ou d'atténuer les effets néfastes du transport aérien.

Nous avons conscience que la compensation carbone (ex. planter des arbres pour compenser les émissions) n'est pas la meilleure solution dans l'absolu. Toutefois, en complément des autres propositions, et parce qu'il est à court terme impossible de supprimer tous les vols intérieurs existants, nous pensons qu'il faut rendre obligatoire la compensation pour tout type de vol national.

En effet, des compagnies comme Air France assurent déjà une compensation sur leurs vols intérieurs, mais de manière volontaire.

Pour ce faire, nous proposons de rendre obligatoire (et non volontaire) la compensation intégrale des émissions de CO₂ de l'ensemble des vols intérieurs, quels qu'ils soient, dès 2021.

Cette proposition viendrait compenser la non-application de la proposition SD-E5 dans les DOM-TOM.

L'État devra pour cela obliger les compagnies aériennes desservant les DOM-TOM à compenser les émissions par des puits carbonés, sans pour autant impacter le prix des billets d'avion. Cette compensation se fera par les compagnies engagées sur les destinations DOM-TOM selon le calendrier proposé ci-dessous :

→ d'ici 2020 : compensation conseillée de 40 % des émissions ;

4. <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000023382198&cidTexte=LEGITEXT000006071570>

- d'ici 2022 : compensation conseillée de 60% et obligatoire de 40 % des émissions ;
- d'ici 2024 : compensation conseillée de 80 % et obligatoire de 60 % des émissions ;
- d'ici 2027 : compensation conseillée de 100 % et obligatoire de 80 % des émissions ;
- dès 2029 : compensation obligatoire de 100 % des émissions.

À partir de 2024, les compagnies qui refusent d'appliquer les 60 % de compensation pourront se voir retirer le droit d'exploitation des lignes DOM-TOM.

Les compensations à travers les puits carbone pourront se faire sur les territoires ultra-marins ou partout dans le monde. L'ensemble des compensations devront être justifiées lors d'un rapport annuel.

PROPOSITION SD-E7 : SOUTENIR, À MOYEN TERME, LA R&D DANS LE DÉVELOPPEMENT D'UNE FILIÈRE BIOCARBURANTS POUR LES AVIONS

Il s'agit ici de permettre à moyen-terme, l'évolution du secteur aérien vers des technologies plus propres.

Pour ce faire nous proposons de soutenir la recherche et le développement dans le développement d'une filière biocarburants pour les avions dans le cadre de financements d'investissements de recherche, d'utiliser les fonds ou programmes disponibles (fonds européens du cadre 2021-2027, plan « Juncker », etc.)⁵.

5. <https://www.lesechos.fr/industrie-services/air-defense/la-france-veut-creer-une-filiere-de-biocarburants-pour-les-avions-1166670>