



Association de Défense des Riverains de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse

Projet de loi n° 3875 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

Positionnement des association citoyennes pour le climat :

« La logique des citoyens de la Convention était claire. Ils voulaient en priorité réduire le trafic aérien en limitant les vols domestiques, en renforçant la fiscalité et en arrêtant la construction de nouveaux aéroports. » Réseau Action Climat, RAC

« Le gouvernement a fait le choix inverse. Il a marginalisé les mesures de régulation pour généraliser celles sur la compensation carbone. » Reporterre

Chapitre IV

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

https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/textes/l15b3875_projet-loi#D_Article_35

Article 35 : Taxes carbone

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 du secteur aérien et le respect des principes et objectifs motivant la politique de continuité territoriale entre les collectivités d'outre-mer et le territoire métropolitain mentionnée à l'article L. 1803-1 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 passager, le trafic de l'année 2019.

Commentaire :

Les prix pratiqués sur le marché des crédits carbone (Corsia), actuellement moins de 10 € la tonne, sont largement insuffisants pour infléchir la demande.

Pas contraignant, objectifs lointains, pas de réduction effective des émissions de carbone et gaz à effets de serre.

Proposition :

Taxer davantage le carburant pour l'aviation de loisir. Adopter une écocontribution kilométrique renforcée.

Réduction du trafic aérien, limiter le trafic aux vol « nécessaires » et pour lesquels il n'existe pas d'alternatives

Note spécifique à Bâle-Mulhouse sur la taxation du kérosène :

Concernant les vols immatriculés en Suisse, et décollant en polluant en proportion avant tout les riverains français :

- Taxation en France du business des compagnies basées en Suisse, tel EasyJet, pour les vols qui ne décollent pas en direct vers le sud, mais font des trajectoires en boucles (Elbeg) au-dessus du territoire français.
- Application de la loi interdisant l'exportation de polluants dans l'Union Européenne par un pays tiers. Car ses vols « suisses » polluent au décollage avant tout en France.

Article 36 : Suppression des vols courts

« II. – Sont interdits, sur le fondement des dispositions de l'article 20 du règlement (CE) n° 1008/2008 mentionné au I, 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 par les voies du réseau ferré national sans correspondance et par plusieurs liaisons quotidiennes de moins de deux heures trente.

Commentaire :

Ne concerne que les vols pouvant être assurés en train en moins de 2h30 (environ 1% seulement des émissions de CO2 du secteur aérien), soit trois lignes nationales qui vont être réellement fermées sur plus d'une centaine.

Proposition :

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),

Soutenir la relance du secteur ferroviaire, les lignes secondaires pour les déplacements du quotidien et réviser la politique tarifaire défavorable au train par rapport à l'avion.

Article 37 : Gel de construction ou d'extensions d'aéroports

« Art. L. 122-2-1. – I. – Les projets de travaux et d'ouvrages ayant pour objet la création ou l'augmentation des 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. Il en va de même des projets de travaux et d'ouvrages relatifs aux aéroports situés dans une collectivité mentionnée à l'article 72-3 de la Constitution, ainsi que de ceux rendus nécessaires par des raisons de sécurité, de défense nationale ou de mise aux normes réglementaire.

Commentaire :

Aucun des projets d'agrandissement d'aéroports ne va être affecté par le projet de loi Climat. **L'article se limite dans les faits aux projets qui nécessitent d'exproprier des acteurs privés pour l'acquisition de foncier, par le biais d'une déclaration d'utilité publique (DUP).**

A Nantes, Bâle, Nice, Marseille, Bordeaux, Lille, Rennes, Montpellier, ou encore Caen, les projets d'extension à l'étude pourront toujours voir le jour. La rédaction actuelle du texte ne permet pas non plus d'empêcher l'augmentation à moyen terme des capacités d'accueil de

Roissy Charles de Gaulle. Aucune Déclaration d'Utilité Publique ne semble nécessaire à ce stade,
L'aéroport de Bâle figure également parmi les exceptions inscrites dans l'article 37 du Projet de Loi Climat. Il semble que le statut bi-national de l'aéroport soit pris comme prétexte pour réguler ses évolutions unilatéralement.

Proposition :

Interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants

(Source : RAC <https://reseauactionclimat.org/extensions-daeroports/>)

Article 38 : Compensation carbone

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

4. « Art. L. 229-55. – 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. 229-56. – À l'issue de chaque année civile, les exploitants d'aéronefs compensent, sous peine des sanctions prévues à l'article L. 229-58, les émissions de gaz à effet de serre résultant des vols mentionnés à l'article L. 229-55, telles qu'elles ont été déclarées, vérifiées et validées dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État.

10. « Art. L. 229-57. – Pour s'acquitter de leur obligation, 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 du présent dispositif et d'un autre dispositif de compensation obligatoire.

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

Commentaire :

La France va être l'un des premiers pays au monde à inscrire dans sa législation une mesure qui rendra obligatoire la compensation carbone des vols aériens nationaux. Alors que l'idée même de la compensation est décriée scientifiquement, le gouvernement s'apprête à l'imposer et à lui donner, de surcroît, une nouvelle légitimité.

Proposition :

La Convention souhaitait utiliser la compensation carbone uniquement en dernier recours pour « les émissions qui ne pourraient pas être éliminées ».

Autre lien :

<https://www.adra-bale-mulhouse.fr/les-propositions-de-la-convention-citoyenne-pour-le-climat/>

Saint-Louis, le 29 avril 2021

Bruno Wollenschneider
Président