

 <p>Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers</p>	<p>Consultation sur le projet de décret relatif à la compensation des émissions de gaz à effet de serre des vols effectués à l'intérieur du territoire national</p>
<p>Date : 04/02/2022 Auteur : FNAM</p>	

Consultation sur le projet de décret relatif à la compensation des émissions de gaz à effet de serre des vols effectués à l'intérieur du territoire national

PREAMBULE

Le secteur du transport aérien français est pleinement conscient de ses responsabilités environnementales et cherche à limiter les émissions de gaz à effet de serre induites par l'ensemble de ses activités. En conséquence la FNAM encourage et accompagne toutes les propositions allant dans le sens du développement durable du transport aérien, dans la mesure où celles-ci n'entraîneraient pas de conséquences économiques sévères ou de distorsion de concurrence.

COMMENTAIRE GENERAL

Conformité au regard du droit Européen

Selon la FNAM, il aurait été pertinent que ce texte fasse l'objet d'une notification auprès de la commission européenne dans un premier temps avant consultation afin de confronter sa conformité au regard du droit européen. En effet, notre analyse des dispositions de l'article 147 est qu'elles pourraient méconnaître le principe de loyauté entre l'Union européenne et les États membres dans la mesure où - la lutte contre le changement climatique dans le secteur aérien étant une compétence partagée entre l'Union européenne et les États membres - ces derniers ne devraient exercer leur compétence que dans la mesure où l'Union n'a pas exercé la sienne.

Le Conseil d'État français avait ainsi été amené à rendre un avis sur le projet de Loi tel qu'il lui avait été soumis. Il s'interrogeait notamment sur le fait de savoir si le dispositif prévu à l'article 147 de la Loi ne pouvait constituer « une mesure de protection renforcée devant être notifiée en vertu de l'article 193 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne » et estimait souhaitable que le Gouvernement y procède.

Date d'entrée en vigueur des projets concernés :

Comprenant l'objectif global du texte d'entraîner une compensation des émissions de CO2 émises par les opérateurs aériens, il nous paraît contre-productif dans ce but de réduire le nombre de projets auxquels ils pourraient prétendre, en limitant les projets accessibles à ceux créés après le 1^{er} janvier 2020. Cette limitation qui réduira l'offre à disposition des compagnies ne pourra qu'induire une augmentation du prix de la tonne de carbone compensée. Elle serait pénalisante pour l'activité économique globale sans pour autant améliorer la performance de la compensation.

 Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers	Consultation sur le projet de décret relatif à la compensation des émissions de gaz à effet de serre des vols effectués à l'intérieur du territoire national
Date : 04/02/2022 Auteur : F NAM	

Organisations des déclarations, des audits et vérifications :

Concernant la mise en œuvre d'un tel système de compensation nous alertons sur le fait que la multiplication des dispositifs, présents et à venir, au niveau national, européen (EU-ETS) et international (CORSIA), aura comme conséquence une charge administrative non négligeable et un coût supplémentaire pour la totalité des acteurs. Nous souhaitons dans un souci de réduction des coûts et de lisibilité, pouvoir regrouper la totalité des dispositifs sous un seul et même système de déclaration auprès de la même administration ("guichet unique").

Nous insistons sur le fait que les coûts administratifs liés à la déclaration, à l'audit et à la vérification sont en dehors des stricts objectifs écologiques établis dans le texte et que ces frais devraient être déductibles des coûts de la compensation. De plus, nous souhaiterions préciser que les coûts afférents à la mise en place d'une plateforme ou de tout autre outil informatique de transmission de données avec les services Étatiques ne sauraient être à la charge des compagnies aériennes.

Limitations des projets en dehors de la zone UE

En lien avec l'impact économique :

La mise en place de ces mesures limitera l'accès des compagnies aux projets de compensation et induira une augmentation du coût de la tonne de CO₂ pour les transporteurs aériens dans une période de grande fragilité économique. Dans un souci de protection économique de nos adhérents, il nous apparaît nécessaire, a minima pour une durée de 2 ans, de ne pas fixer de taux minimal européen dans les projets de compensation et ce afin de donner le temps nécessaire à l'État comme aux compagnies aériennes de procéder à une analyse plus précise des disponibilités de projets sur le marché de la compensation. Une disposition pourrait le cas échéant prévoir une obligation de sélectionner un projet européen, dans la mesure où les différents projets seraient à coûts comparables. En tout état de cause, il convient d'insister sur le fait que le bénéfice environnemental des projets de compensation d'émissions de CO₂ est le même indépendamment de la localisation géographique du projet.

En lien avec l'Arrêté ministériel en lien à la préférence des activités européennes :

L'Article R. 229-102-7 établit la possibilité pour les ministres chargés des Transports et de l'Environnement, de déterminer le pourcentage minimum de réduction d'émission généré par des projets européens au travers d'un arrêté. Les membres de la fnam ne sont pas opposés à ce principe dès lors qu'il intègre un objectif de préservation de compétitivité des compagnies françaises et de stabilité du marché. A cet égard, toute modification éventuelle du taux qui aura été fixé après une période d'observation d'un minimum de deux ans devrait faire l'objet d'une nouvelle consultation des compagnies aériennes.

 <p>Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers</p>	<p>Consultation sur le projet de décret relatif à la compensation des émissions de gaz à effet de serre des vols effectués à l'intérieur du territoire national</p>
<p>Date : 04/02/2022 Auteur : FNAM</p>	

REMARQUES ANNEXES

Financements dédiés aux projets

Les dispositions du projet semblent limiter les possibilités pour les compagnies aériennes d'avoir recours à des achats de compensation auprès de prestataires extérieurs. Il ne permet pas aux compagnies de développer elles-mêmes des projets de compensation. Une telle possibilité devrait être ouverte aux compagnies aériennes dès lors que les critères des projets seraient respectés.

Arrêté ministériel relatif à la préservation et à la restauration des écosystèmes

Selon l'Article R. 229-102-8 qui établit les critères d'impact sur la biodiversité, il nous semblerait nécessaire que ces critères soient définis en amont afin que les industriels puissent avoir une vision à long terme concernant leur stratégie de développement durable. En effet les différents projets de compensation requièrent des financements lourds et des temps de mise en place long. Il serait malvenu que les efforts financiers entrepris par des compagnies soient annihilés suites à un cadrage insuffisant des critères relatifs à la préservation des écosystèmes.

Exemption de la publication au journal officiel

Les nouveaux outils mis en œuvre dans le cadre de ces mesures devront être correctement mis en œuvre au sein des compagnies. En vertu d'un "droit à l'erreur" dans les relations avec l'administration, nous proposons que - pendant une période de 2 ans - ne soient pas publiés au Journal Officiel le nom des compagnies en défaut de déclaration ou de non-compensation des émissions, et ce avant d'avoir tenté d'établir une première conciliation avec les compagnies concernées.

Vocabulaire :

- Nous souhaitons porter à votre attention qu'un terme au paragraphe de Art. R. 229-102-7, ligne 10 « en dessus » échappe à notre compréhension. De même, « desquels » devrait être remplacé par « duquel », si l'on considère que l'on parle du niveau de prix.
- Au regard de nos informations concernant la norme ISO 14065-2013 spécifiée dans le texte, il semblerait qu'elle ne soit plus applicable et qu'une révision ait été effectuée en 2020.