 <p>Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers</p>	<p>Projet de décret pris en application de l'article 146 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets</p>
<p>Date : 22/03/2021 Auteur : FNAM</p>	<p>Position FNAM</p>

Projet de décret pris en application de l'article 146 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

INTRODUCTION

La FNAM ainsi que ses adhérents soutiennent toute démarche vertueuse pour l'environnement qui prenne également en compte les dimensions socio-économiques de son activité. La FNAM s'associe aux objectifs de ce texte, visant à la réduction de l'empreinte environnementale du transport aérien. Pour autant, la FNAM souhaite attirer l'attention sur le caractère paradoxal d'une mesure qui pourrait priver inutilement l'Etat de sa capacité à planifier le développement d'infrastructures essentielles à la France et au besoin de mobilité et d'approvisionnement de ses citoyens.

DEFINITION DE LA CAPACITE INITIALE DE L'AEROPORT/R122-9

L'article R122-9 mentionne la nécessité de réaliser des études « visant à déterminer s'ils (les *projets*) ont pour effets d'augmenter les capacités d'accueil des aéronefs, des passagers ou du fret d'un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique ». Cet article mérite des précisions sur les méthodes de mesures des capacités d'un aéroport.

En particulier, la capacité d'accueil des aéronefs dans un aéroport est fonction d'une multitude de variables (temps de demi-tour, temps de parking, capacité en passagers, etc.) qui peuvent conduire à des évaluations très différentes de la capacité.


De plus, la notion de capacité « annuelle » induit une variabilité supplémentaire aux évaluations de capacités. Une augmentation de capacité annuelle potentielle ne signifie pas pour autant une augmentation de capacité annuelle effective. Certains travaux pourraient être effectués pour optimiser le trafic de pointe tout en réduisant les trafics dans d'autres créneaux.

FIXATION DES NIVEAUX D'EMISSIONS DE REFERENCES/R122-10

Les émissions de gaz à effet de serre sur un aéroport peuvent être très différentes en fonction des compagnies aériennes et de toutes les parties prenantes intervenant sur la plateforme aéroportuaire en question.

Pour recenser avec un niveau de précision acceptable les émissions réelles de référence (2019), il est nécessaire de définir et standardiser les méthodes de comptabilisation.

Afin d'être certain de ne pas omettre, négliger ou sous-estimer des opérations pouvant contribuer au bilan CO₂, il serait préférable d'associer des représentants de toutes ces parties prenantes à la définition des méthodes de comptabilisation puis à la validation des résultats obtenus.

 <p>Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers</p>	<p>Projet de décret pris en application de l'article 146 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets</p>
<p>Date : 22/03/2021 Auteur : FNAME</p>	<p>Position FNAME</p>

NATURE DES GAZ A EFFET DE SERRE PRIS EN COMPTE/R122-10

Il conviendra de définir la nature des gaz à effet de serre pris en compte.

Nous recommandons de comptabiliser uniquement les émissions directes de CO2. Les incertitudes entourant les autres molécules et les effets non-CO2 ne permettent pas à ce jour d'avoir une vision globale et complète des effets polluants ou des forçages radiatifs induits.

Des travaux scientifiques sont en cours actuellement afin de mieux comprendre leurs effets. Dans l'attente de plus de précision il n'apparaît pas pertinent de les prendre en compte pour le moment. Si toutefois des certitudes s'établissaient à l'issue de ces travaux, amenant des modifications des critères utilisés dans le cadre de la SNBC, il conviendrait de calculer les émissions en prenant bien l'année 2019 comme année de référence.


PRISE EN COMPTE DES POLITIQUES OPERATEURS AERIENS / R122-10

Les compagnies aériennes sont d'ores et déjà soucieuses de limiter leur consommation de carburant et donc leur impact sur l'environnement. La grande majorité d'entre elles met déjà en œuvre des procédures visant à maîtriser les consommations (et donc les émissions) telles que : roulage avec un moteur éteint, mise en place de descentes continues, atterrissage et décollage avec volets réduits, etc). Il conviendra en conséquence de bien prendre en compte les améliorations notamment opérationnelles proposées par les compagnies dans ce domaine.

PRISE EN COMPTE DES REGLEMENTS NATIONAUX, EUROPEENS ET INTERNATIONAUX / R122-10

De nombreuses mesures sont d'ores et déjà prévues et parfois mises en place afin de lutter contre l'augmentation des émissions et être plus vertueux sur le plan environnemental. On peut citer entre autres la mise en place de compensation CO2 pour les vols intérieurs en France Métropolitaine, l'obligation d'incorporation de CAD (Carburant Aérien Durable) au niveau national et européen avec le texte Refuel EU compris dans le package Fit for 55 et ou le déploiement de CORSIA à l'échelon international.

Il est essentiel que ces différentes politiques soient bien prises en compte dans l'établissement des bilans d'émissions compris dans les DUP (déclaration d'utilité publique) et nécessaires à l'obtention d'autorisation d'extension des aéroports.

 <p>Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers</p>	<p>Projet de décret pris en application de l'article 146 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets</p>
<p>Date : 22/03/2021 Auteur : F NAM</p>	<p>Position F NAM</p>

PRISE EN COMPTE DES PROGRES TECHNOLOGIQUES/ R122-10

Le secteur aérien est en phase de profonde transformation pour adapter ses technologies aux enjeux du monde de demain. Les performances pourraient varier fortement en quelques années.

Aussi, dans l'établissement des études relatives à l'obtention de DUP (Déclaration d'Utilité Publique) il conviendra de ne pas figer la technologie à date des demandes d'autorisation d'agrandissement mais bien, en relation avec les industriels et les producteurs d'énergie, de s'assurer des bonnes hypothèses de décarbonation effectives durant toute la durée relative d'exploitation.

CONCLUSION

En conclusion la F NAM est engagée dans l'accompagnement du secteur de l'aérien dans sa transition écologique. La F NAM alerte tout de même sur la nécessité d'une mise en œuvre appropriée de ce texte. La finalité de ces mesures doit bien rester la réduction des émissions de gaz à effet de serre afin de respecter les engagements pris pour le climat et non une limitation de la croissance du transport aérien sans tenir compte des perspectives existantes de décarbonation.

Les trajectoires de décarbonation du transport aérien soutenues par l'ensemble des acteurs du secteur nécessitent des investissements publics significatifs à la préservation d'une infrastructure essentielle au bénéfice de l'économie française et du droit à la mobilité de ses citoyens.