

Le 9 janvier 2023

**CONSULTATION DU PUBLIC CONCERNANT LE DECRET DE MISE EN OEUVRE DE
L'INTERDICTION DES SERVICES AERIENS REGULIERS EN FRANCE LORSQU'IL EXISTE UNE
ALTERNATIVE EN TRAIN EN 2H30 OU MOINS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 145 DE LA LOI
N° 2021-1104 DU 22 AOUT 2021 PORTANT LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE
ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS**

Dans le cadre de la consultation du public concernant le décret de mise en œuvre de l'interdiction des services aériens réguliers en France lorsqu'il existe une alternative en train en 2h30 ou moins (« le Décret »), la Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers (FNAM) souhaitait apporter les commentaires suivants :

- 1) **La position constante de la FNAM a été de ne pas opposer les différents modes de transport** et, au contraire, de développer les coopérations entre eux, chacun dans leur domaine de pertinence. Dans ce contexte, **la FNAM est opposée à des mesures d'interdiction de portée générale** ne tenant pas compte de la nécessité de préserver, au bénéfice de l'économie française et des citoyens, une connectivité internationale et un désenclavement de ses territoires. A cet égard, il apparaît à la FNAM **qu'aucune étude d'impact sérieuse** des conséquences de la mise en œuvre de l'article 145 de la Loi n°2021-1104 du 22 août 2021 (« la Loi ») portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets n'a été produite par le gouvernement. Il aurait à notre sens en particulier été nécessaire de faire une estimation des coûts socio-économiques d'une telle mesure compte tenu des bénéfices environnementaux très limités identifiés à ce stade dans la note explicative du projet de décret. **La FNAM regrette enfin la superposition des mesures applicables** aux vols intérieurs français, ceux-ci étant par ailleurs déjà soumis à une compensation, intégrale à terme, des émissions au titre de l'article 147 de la Loi ainsi qu'au mécanisme européen d'échange de permis d'émissions (EU ETS).
- 2) La FNAM, nonobstant la position prise par la Commission dans sa décision d'exécution en date du 1.12.2022 concernant la mesure française introduisant une limitation de l'exercice des droits de trafic en raison de problèmes graves en matière d'environnement, en vertu de l'article 20 du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil (« la Décision »), **maintient ses doutes quant à l'adéquation de la base juridique retenue pour imposer cette interdiction**. Il lui apparaît en effet que l'article 20 du règlement (CE) n°1008/2008 avait pour objectif de traiter de problématiques environnementales locales et temporaires et non de la question générale du changement climatique pour laquelle la Commission a par ailleurs exercé sa compétence en proposant un ensemble de mesures au titre du paquet de mesures intitulé « Fitfor55 ». La FNAM note à cet égard qu'il serait *in fine* du ressort de la Cour Européenne de Justice de se prononcer sur ce point.

- 3) **La FNAM note par ailleurs que le législateur national avait reconnu dans le texte de l'article 145 la nécessité de prévoir des exceptions à l'interdiction des services aériens réguliers** lorsqu'il existe une alternative en train en 2h30 ou moins. Le texte précisait ainsi que « *Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du premier alinéa du présent II, notamment les caractéristiques des liaisons ferroviaires concernées, qui doivent assurer un service suffisant, et les modalités selon lesquelles il peut être dérogé à cette interdiction lorsque les services aériens assurent majoritairement le transport de passagers en correspondance ou peuvent être regardés comme assurant un transport aérien décarboné* ».

Une exemption de la mesure d'interdiction applicable aux vols en correspondance apparaissait en particulier indispensable dans la mesure où – comme cela est indiqué dans la note d'accompagnement du projet de décret – une absence de prise en compte conduirait les passagers à privilégier des aéroports plus lointains pour effectuer des correspondances avec « *le risque que le détour [...] les conduise à parcourir des distances plus importantes pour rejoindre leur destination finale, ce qui aurait inutilement augmenté les émissions de gaz à effet de serre* ». La FNAM souligne à cet égard qu'au-delà de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, l'application de la mesure aux vols en correspondance peut avoir pour conséquence de pénaliser les compagnies aériennes et les plateformes de correspondance françaises par rapport à celles situées hors du territoire national et ce sans bénéfice pour l'environnement.

Or, il apparaît que la Commission européenne dans sa Décision est revenue sur la possibilité pour les autorités françaises d'exempter de la mesure les vols dits de « correspondance ». La Commission européenne a en effet choisi d'écarter toute distinction opérée sur le nombre ou le taux de passagers en correspondance au bénéfice de critères alternatifs proposés par les autorités françaises et portant exclusivement sur la qualité estimée des services ferroviaires proposés sur les liaisons considérées. A cet égard, **la FNAM considère que :**

- (a) **les opérateurs (aéroports et transporteurs aériens) se voient privés de visibilité sur leur activité dans la mesure où les évolutions de l'offre ferroviaire peuvent à tout instant modifier le périmètre de l'interdiction ;**
- (b) **les critères retenus dans le décret ne constituent pas une garantie que les services ferroviaires alternatifs offerts permettront aux compagnies et aux aéroports français de proposer des services de correspondance aussi efficaces que ceux qui pourront continuer à être proposés par les transporteurs aériens via les plateformes de correspondance de pays tiers.**

A titre d'exemple, il convient de rappeler que, parmi les critères d'appréciation utilisés dans les systèmes d'information et de réservation aériens (SIR), figure notamment celui du temps de voyage entre l'aéroport de départ du passager et sa destination finale. La durée du trajet en train par rapport à l'avion, ainsi que le temps de correspondance dans l'aéroport où celle-ci est réalisée, conduiront mécaniquement à avantager les correspondances avion-avion qui pourront être effectuées dans des aéroports hors du territoire français par rapport aux correspondances train-avion sur le territoire national.

Il nous apparaît ainsi que le projet de décret ne répond pas aux dispositions de la Loi qui prévoyait à juste titre l'adoption de mesures permettant de « dérogé à cette interdiction lorsque les services aériens assurent majoritairement le transport de passagers en correspondance ».

La FNAM émet par ailleurs les mêmes réserves quant à la position prise par la Commission européenne dans sa Décision de ne pas approuver les propositions faites par la France de ce

qui constituerait un transport aérien décarboné. La Commission indique ainsi au paragraphe (21) de sa décision que « **la troisième dérogation en faveur des services aériens qui atteindraient un seuil maximal d'émission nécessitait une analyse plus approfondie de ses effets potentiels en termes de concurrence et d'une éventuelle discrimination entre les transporteurs aériens** ». Or il apparaît que la Loi prévoyait à juste titre qu'un transport aérien « décarboné » ne soit pas concerné par la mesure d'interdiction. Une telle exemption apparaît en effet d'autant plus justifiée que l'objectif poursuivi par la Loi est la réduction des émissions de CO2 et **ne saurait être l'interdiction par principe d'un mode de transport au bénéfice d'un autre**. La FNAM note enfin que c'est bien sur des liaisons courtes intérieures qu'un transport aérien décarboné est susceptible d'émerger le plus rapidement, que ce soit au travers de nouvelles technologies (motorisation électrique, hybride ou hydrogène) ou de l'utilisation de carburants aéronautiques durables (CAD) permettant de réduire de 80% les émissions de CO2 sur le cycle de vie. A cet égard, la FNAM note que des vols expérimentaux utilisant 100% de CAD se déroulent déjà aujourd'hui. 2023 constituera également une étape importante sur le chemin de l'aviation décarbonée puisque ZeroAvia et Universal Hydrogen prévoient de faire voler, pour la première fois, des avions de transport régional propulsés par un moteur électrique alimenté par une pile à hydrogène.

En synthèse, la position de la FNAM relative au projet de décret est que :

- Elle regrette qu'aucune étude d'impact sérieuse n'ait été menée par le gouvernement avant d'imposer une mesure d'interdiction de portée générale d'un mode de transport alors que les bénéfices environnementaux associés sont d'évidence limités.
- Elle maintient ses doutes quant à la base juridique retenue par le gouvernement, à savoir l'article 20 du règlement (CE) n° 1008/2008 dans la mesure où celui-ci n'apparaît pas approprié pour traiter de la question générale du changement climatique.
- Elle note que les exemptions prévues à juste titre par l'article 145 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 s'agissant des vols de correspondance ou d'un transport aérien décarboné n'ont pas été – en raison des objections de la Commission européenne – reprises dans le projet de décret. Le projet de décret demande à être révisé en conséquence.
- Elle persiste à penser que la bonne échelle pour traiter des problématiques environnementales de transport aérien ne saurait être nationale. Celles-ci conduisent non seulement à des distorsions de concurrence au détriment des compagnies et des aéroports français mais aussi un risque d'augmentation des émissions lié à un report de trafic sur des aéroports étrangers plus éloignés.

À propos de la FNAM - Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers

La FNAM est l'organisation professionnelle du secteur aérien représentant plus de 95% du transport aérien français. Au travers de 7 groupements professionnels dont la CSTA (Chambre Syndicale du Transport Aérien) et la CSAE (Chambre Syndicale de l'Assistance en Escala), elle fédère 9 métiers et représente plus de 370 entreprises, soit plus de 100 000 emplois dont 65 000 en compagnies aériennes, 15 000 dans l'assistance en escale et gestionnaire d'aéroports et près de 20 000 dans les autres secteurs. La FNAM représente les intérêts collectifs de la profession sur les questions économiques, sociales, environnementales, techniques et réglementaires. Son objectif est de préserver l'excellence du secteur, de développer les emplois sur l'ensemble du territoire et d'accompagner la transition énergétique.