

Commission Développement Durable

16 OCTOBRE 2023



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

Ordre du jour

1. FIT for 55 :
 - a) Refuel UE
 - b) ETD
2. SNBC/LPEC/ART301/GT SAF
2. Stratégie et Perspectives RTE
3. Nuisances Sonores Aériennes
 - a) Études d'Impact selon l'Approche Équilibrée
 - b) Arrêtés APU
 - c) ACNUSA
4. Fiscalité / PLF 2024
 - a) Taxe sur les concessions aéroportuaires
 - b) TIRUERT
 - c) TICPE
5. Assistance en Escale : chiffres-clés 2022
6. Points divers
 - a) GT ADP Orly Roulage N-1
 - b) Tarif minimum des billets d'avion
 - c) Coût d'électrification des infrastructures à Orly



Fit for 55

Fit for 55 : Refuel UE

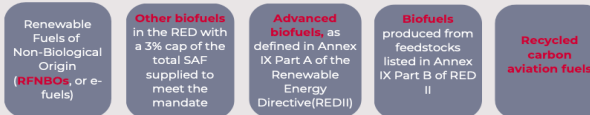
Scope

All EU-departing flights



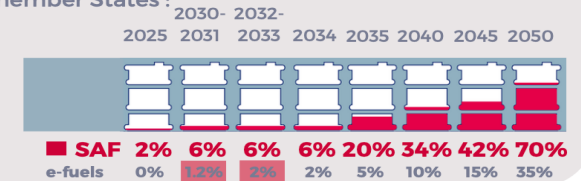
SAF Definition

Eligible SAF covered under ReFuelEU Aviation include:



SAF Mandate

The levels below are harmonised across all EU member States:



Fines

All revenues from non-compliance fines will be **earmarked to innovation** to bridge the price difference between SAF and conventional fuels.

Data Collection

Reinforced reporting obligations to monitor the effects of this Regulation on the competitiveness of EU stakeholders, and to improve knowledge of **non-CO2 effects**.

Tankering Clause

Derogations are possible under the following conditions:

- Fuel safety rules;
- On routes under 850km, or under 1200km for routes connecting with airports situated on islands without rail/road connections.

Review Clause

The European Commission shall prepare a report by **2027** and then every **4** years to assess potential distortions of competition with non-EU carriers and the content of the regulation.

Eco-label

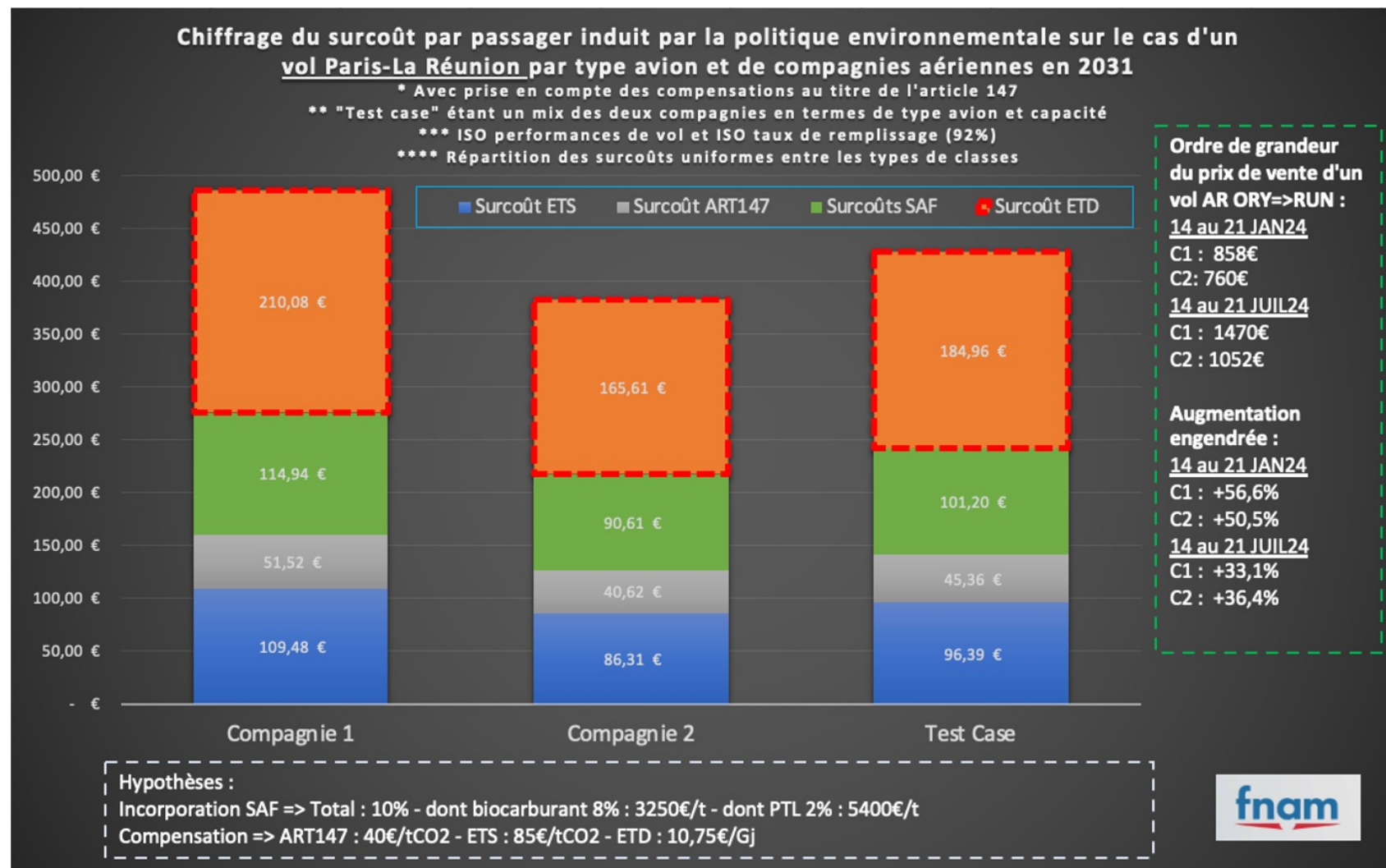
Creation of a **voluntary union eco-labelling scheme** on the environmental performance of aircraft operators. By **2027**, the Commission may establish a compulsory one.

Flexibility

A flexibility mechanism is established between: **01/01/2025 - 31/12/2034**. Requirement for the Commission to report by **01/06/2024** on the feasibility of a Book and Claim system. Additional flexibility for fuel suppliers until **2035**.

Fit for 55 : Energy Taxation Directive, cas d'étude Paris-La Réunion

- ❖ Toujours en suspens
- ❖ Valeur actuelle de 11 €/Gj





SNBC/LPEC/ART30 I/GT SAF

SNBC/LPEC/ART30I

- ❖ SNBC/LPEC : En cours d'actualisation, bouclage manifestement complexe car dates repoussées plusieurs fois des hypothèses avec les autres secteurs
- ❖ ART30I : Actualisation des données d'entrées avec les nouvelles valeurs de FF55, pas de nouvelles publications envisagées
- ❖ GT SAF : Reprise des travaux Mi-Novembre autour des « Contract For Difference » (CFD, soutien à la demande)

SNBC : Stratégie Nationale Bas Carbone
LPEC : Loi de Programmation Energie Climat



Stratégies et Perspectives RTE

Stratégies et Perspectives RTE

Commission Perspective Système et Réseau (CPSR) :

- ❖ RTE a publié son rapport d'analyse sur les trajectoires du mix énergétique Français à horizon 2030-2035
- ❖ Le rapport ne concerne que peu l'aérien, les chiffres sont très macros et ne flèche pas les ressources.
- ❖ Des publications sectorielles définissant le fléchage des différentes ressources sont attendues d'ici la fin de l'année
- ❖ En ce sens plusieurs rencontres seront organisées avec la FNAM et le GIFAS pour conforter les diverses allocations dont le secteur aérien sera bénéficiaire pour la production de carburant aérien durable

Des besoins d'électricité qui augmentent
dans tous les secteurs pour assurer
la sortie des énergies fossiles
et réindustrialiser la France



Quatre leviers essentiels pour couvrir ces besoins
Quelques degrés de liberté subsistent dans les choix politiques
et les solutions mais les marges de manœuvre restent limitées

Efficacité énergétique
Amélioration de la performance
des procédés, équipements
et bâtiments

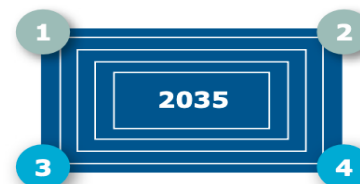


**-75 TWh minimum,
-100 si possible**

Sobriété
Baisse de la consommation reposant
sur une évolution des modes de vie
(à l'échelle individuelle et collective)



**-25 TWh minimum,
-60 si possible**



Nucléaire
Prolongation de l'exploitation des
réacteurs et maximisation du productible



**360 TWh minimum,
400 si possible**

Renouvelables
Accélération du rythme
de développement



**270 TWh minimum,
320 si possible**



Nuisances Sonores Aériennes

Nuisances Sonores Aériennes : Etudes d'Impact selon l'Approche Equilibrée (1/2)

Aéroport	Statut	Etape	Mesures envisagées
MLH-BSL	Terminée	Arrêté du 6 août 2021, publié le 19 août 2021 Applicable depuis le 20 février 2022	<ul style="list-style-type: none"> - Aucun vol programmé entre 23h et 00H - Interdiction des avions de marge inférieure à 13EPNdB entre 22h et 06h
NTE	Terminée	Arrêté du 21 septembre 2021, publié le 8 octobre 2021 Applicable au 9 avril 2022	<ul style="list-style-type: none"> - Couvre-Feu en programmation 00h-06h
LYS	Terminée	Arrêté de restrictions en finalisation de validation, devrait être publié très prochainement	<ul style="list-style-type: none"> - Interdiction des avions de marge inférieure à 13EPNdB entre 22h et 06h
LIL	En cours CGX Aéro	Consultation des parties prenantes terminées. Attente des scénarii.	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Non connues</i>
ORY	En cours CGX Aéro	Consultation des parties prenantes terminées. Esquisse de scénarii présentée	<ul style="list-style-type: none"> - 5 scénarii possibles présentés, tous portant sur des restrictions d'exploitation entre 22h et 23h30.
CDG	En cours CGX Aéro	Consultation des parties prenantes en cours Elaboration des scénarii à venir	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Non connues</i>
TLS	Lancée CGX Aéro	Consultation des parties prenantes à venir Elaboration des scénarii à venir	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Non connues</i>
BOD	Lancée TO70	Consultation des parties prenantes à venir Elaboration des scénarii à venir	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Non connues</i>
MRS	Annoncée	PPBE Validé. Attente du choix du cabinet prestataire pour réaliser l'étude.	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Non connues</i>

Nuisances Sonores Aériennes : Etudes d'Impact selon l'Approche Equilibrée (2/2)

Warning sur les études actuelles :

Il est important de bien continuer de mettre en avant les actions toujours possibles sur les 3 premiers piliers :

- 1. Renouvellement des flottes**
- 2. Planification territoriale** : notamment sur l'insonorisation des logements. Le plafond actuel des aides à l'insonorisation n'a pas évolué depuis 2011. Avec l'inflation, le reste à charge pour les riverains est trop important et il n'y a que très peu de dossiers de demande d'aides. La DGAC nous parle depuis 1 an de relever le montant de ces plafonds, mais nous n'avons pas plus d'information sur l'avancement de ce dossier.
- 3. Procédures Opérationnelles** : Procédures de montée et descente continue, décollages systématiques au seuil de piste de nuit, modification des trajectoires de nuit, sortie tardive des trainées ,

Nuisances Sonores Aériennes : Publication des arrêtés de limitation d'utilisation APU (1/2)

Les arrêtés de limitation d'utilisation des APU sur les aéroports de **Orly, CDG, Le Bourget, Toulouse, Lyon, Nice, Marseille, Lille, Nantes, Bâle et Beauvais** ont été publiés.

Ils entrent en vigueur au **1^{er} décembre 2023** (cf tableau en annexe)

- Malgré les commentaires de la fnam, les mesures dérogatoires ne sont suffisamment pas précisées dans l'arrêté (notamment sur les tâches incluses dans les opérations en escale).
- De même, malgré nos demandes, les temps ne sont pas harmonisés sur toutes les plateformes.
- Lorsque les moyens de substitution ne sont pas disponibles, le temps d'utilisation maximal au départ est de 30 min et de 20 min à l'arrivée sur les avions moyens porteurs. Cela permet en escale d'utiliser l'APU pendant 50 min, soit en général le temps programmé d'escale.
Ces temps peuvent poser cependant problème **sur la première vague de départ du matin** (30 min d'utilisation maximum quand les moyens de substitution sont indisponibles)

Nuisances Sonores Aériennes : Publication des arrêtés de limitation d'utilisation APU (2/2)

	Nice	Lyon	Marseille	Toulouse / Lille / Bordeaux	Orly / CDG / Bâle	Le Bourget	Nantes / Beauvais
Départ <i>(Référence : heure programmée de départ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : ❖ 30 min 	<ul style="list-style-type: none"> - pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : ❖ 30 min (MTOW < 140T) ❖ 60 min (MTOW > 140T) 	<ul style="list-style-type: none"> - pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : ❖ 30 min 	<ul style="list-style-type: none"> - pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : ❖ 30 min (MTOW < 140T) ❖ 60 min (MTOW > 140T) 	<ul style="list-style-type: none"> - pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : ❖ 30 min (MTOW < 140T) ❖ 60 min (MTOW > 140T) 	<ul style="list-style-type: none"> - pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : 45 min 	<ul style="list-style-type: none"> - pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : 30 min
Arrivée <i>(Référence : heure d'arrivée au point de stationnement)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - pour les postes équipés : 5 min - pour les postes non équipés : ❖ 15 min (MTOW < 140T) ❖ 30 min (MTOW > 140T) 	<ul style="list-style-type: none"> - pour les postes équipés : 5 min - pour les postes non équipés : ❖ 20 min (MTOW < 140T) ❖ 20 min (MTOW > 140T) 	<ul style="list-style-type: none"> - pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : ❖ 15 min (MTOW < 140T) ❖ 30 min (MTOW > 140T) 	<ul style="list-style-type: none"> - pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : ❖ 20 min (MTOW < 140T) ❖ 30 min (MTOW > 140T) 	<ul style="list-style-type: none"> - pour les postes équipés : 5 min - pour les postes non équipés : ❖ 20 min (MTOW < 140T) ❖ 30 min (MTOW > 140T) 	<ul style="list-style-type: none"> - pour les postes équipés : 5 min - pour les postes non équipés : 20 min 	<ul style="list-style-type: none"> - pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : 20 min

Nuisances Sonores Aériennes : ACNUSA – Propositions de loi (1/2)

- ❖ Assemblée Nationale - Projet de Loi 1634 (https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/textes/16b1634_proposition-loi)
 - Proposition de pouvoir mettre une amende avec sursis d'un an
 - Possibilité pour l'ACNUSA de communiquer sur les décisions prises, aux frais des personnes sanctionnées (lorsque publication dans des journaux ou autre support payant)
 - Création d'une procédure de composition administrative permettant de proposer à la personne poursuivie une voie de règlement amiable du litige en cas de réitération des faits dans un délai rapproché
- ❖ Sénat - Proposition de loi n°916 : (<https://www.senat.fr/leg/pp122-916.html>)
 - Révision du plafond des sanctions de l'ACNUSA
 - ✓ 20 000 € maximum devient 40 000 € maximum
 - ✓ 40 000 € maximum devient 80 000 € maximum
 - Les amendes peuvent être doublées en cas de récidive
 - Réduction du nombre de créneaux à Orly à 200 000 par an

Nuisances Sonores Aériennes : ACNUSA – Propositions de loi (2/2)

- ❖ Assemblée Nationale - Projet de Loi 1633 (https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/textes/16b1633_proposition-loi)
 - Proposition de limitation du nombre de créneaux horaires pour les aéroports, Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Le Bourget, Paris-Orly et Nantes-Atlantique
 - Remplacement de la liste des personnes pouvant être poursuivies par l'ACNUSA par « toute personne »
 - Révision du plafond des sanctions de l'ACNUSA
 - ✓ 20 000 € maximum devient 100 000 € maximum
 - ✓ 40 000 € maximum devient 200 000 € maximum
 - Possibilité de sursis

Nuisances Sonores Aériennes : ACNUSA – Propositions d'amendements

- ❖ Amendement No I-1037 (<https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/amendements/1680A/AN/1037>)

Révision du plafond des sanctions de l'ACNUSA

- ✓ 1 500 € maximum pour personne physique devient 7 000 €
- ✓ 20 000 € maximum devient 100 000 € maximum
- ✓ 40 000 € maximum devient 200 000 € maximum

- ❖ Amendement No I-4292 (<https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/amendements/1680A/AN/4292>)

Création d'un tarif de l'insonorisation liées aux nuisances aériennes en complément de la taxe de l'aviation civile

Destination finale	Tarif (€)
Européenne ou assimilée	5,91
Tierce	8,76

- ❖ Amendement No I-4293 (<https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/amendements/1680A/AN/4293>)

Rehaussement du plafond la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA)

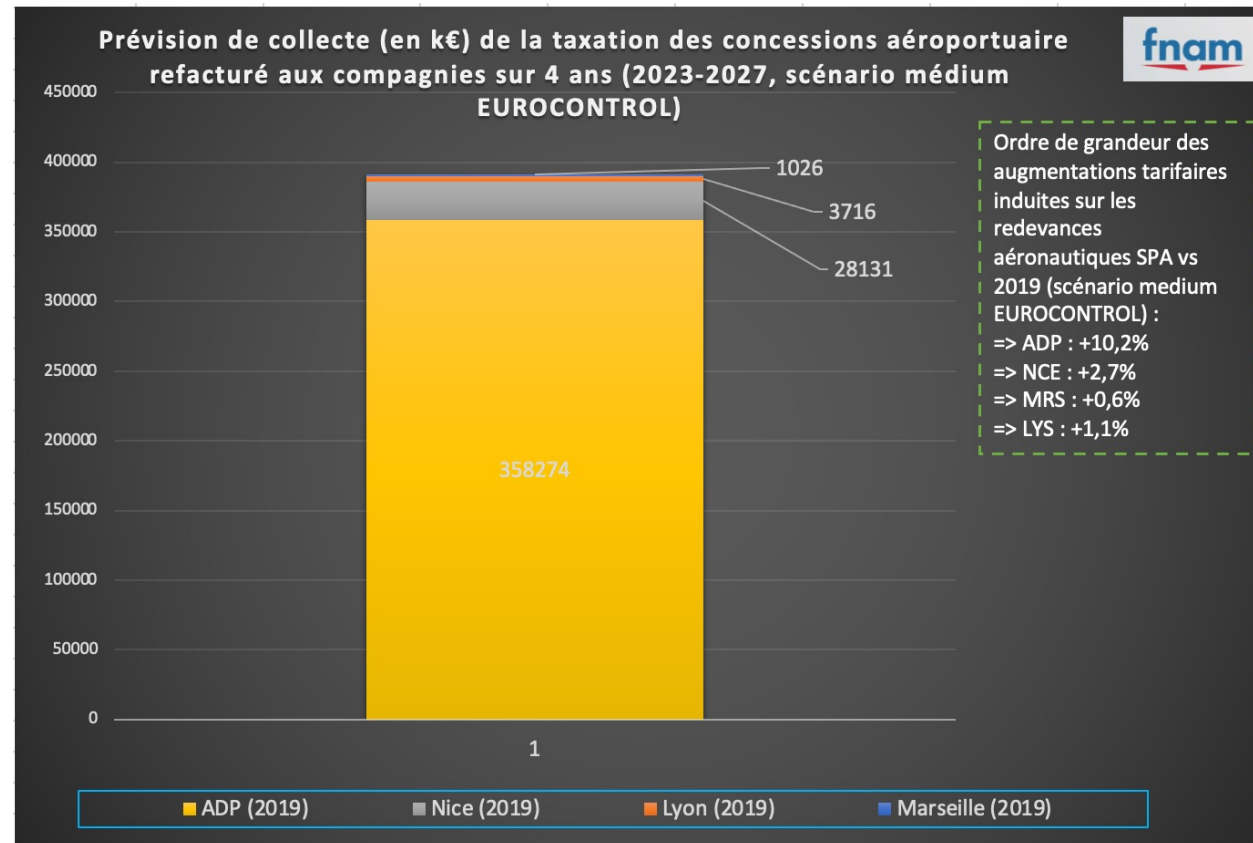
GROUPE DE L'AÉRODROME	MINIMUM (€)	MAXIMUM (€)
Groupe 1	50 (vs 20)	150 (vs 75)
Groupe 2	20 (vs 10)	50 (vs 20)
Groupe 3	0 (vs 0)	20 (vs 10)



Fiscalité / PLF 2024

Taxe sur les concessions aéroportuaires

- ❖ 4,6% de taxe prélevée sur le chiffre d'affaires global des aéroports
- ❖ Objectifs de collecte de 500M€ sur 4 ans (2023-2027)
- ❖ 100% de report sur les redevances aéronautiques (SPA)
- ❖ Non prise en compte des perspectives de croissance du trafic
- ❖ Aéroport inclus dans le scope :
 - ❖ ADP
 - ❖ Nice
 - ❖ Lyon
 - ❖ Marseille

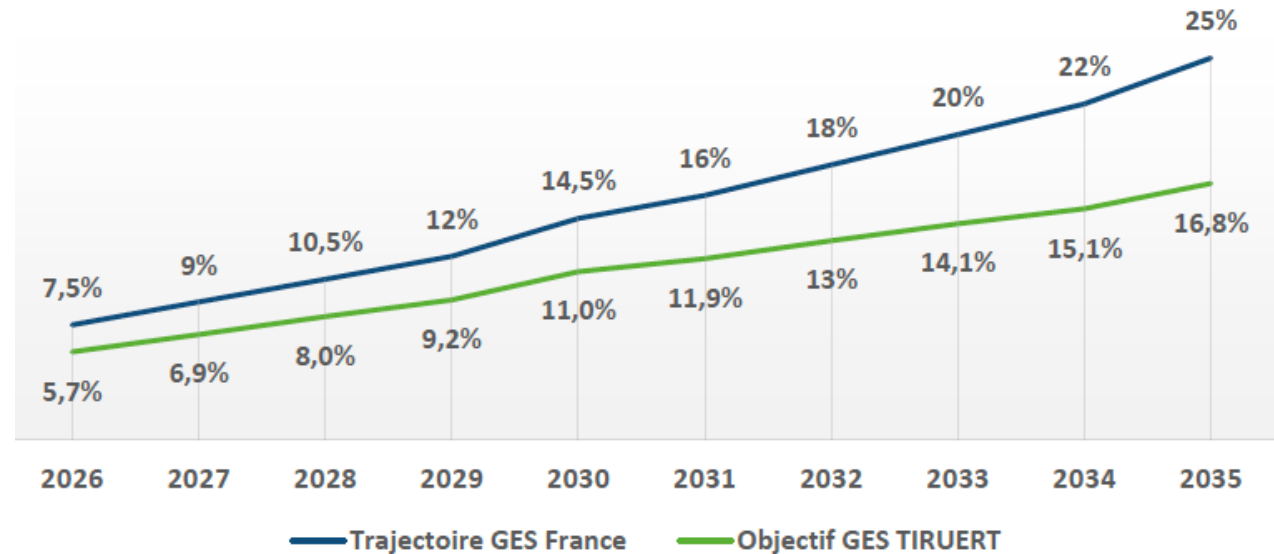


Compte tenu des principes de modérations tarifaires, les aéroports ne devraient toutefois pas pouvoir répercuter l'entièreté de cette taxe dès la première année.

Taxe Incitative Relative à l'Utilisation d'Énergie Renouvelable dans le Transport (TIRUERT)

- ❖ À présent calculée sur la base des émissions, contrairement aux anciens objectifs qui objectivaient les taux d'incorporation en termes de masse/volume.
 - ❖ Changement intéressant qui motive le choix technologique des SAF fonction du taux de décarbonation.
 - ❖ Pourrait contribuer à développer la filière PTL/EBTL qui sont des carburants plus onéreux.
- ❖ La TIRUERT sera réévaluée dans le cadre du PLF24, elle devra être adaptée afin de tenir compte du règlement REFUEL EU.

Trajectoire nationale et TIRUERT de réduction des émissions de GES des transports proposée



Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques (TICPE)

Contexte

- Jusqu'à présent, le Gazole Non Routier (GNR) bénéficiait d'une exonération partielle de TICPE.
- Le gouvernement avait décidé de mettre fin à cette exonération en 2020. Suite à la crise du COVID, cette fin d'exonération a été reportée en 2024.
- Ainsi, devrait figurer dans le PLF une fin **d'exonération progressive pendant 5 ans** de la TICPE sur le GNR.
- Par ailleurs le dispositif de suramortissement fiscal pour les engins de piste; déjà limité par le plafond des minimi (maximum 200 000€ sur 3 ans); a pris fin en 2022, sans que les assistants aéroportuaires puissent réellement l'utiliser à cause de la crise sanitaire.

Conséquences

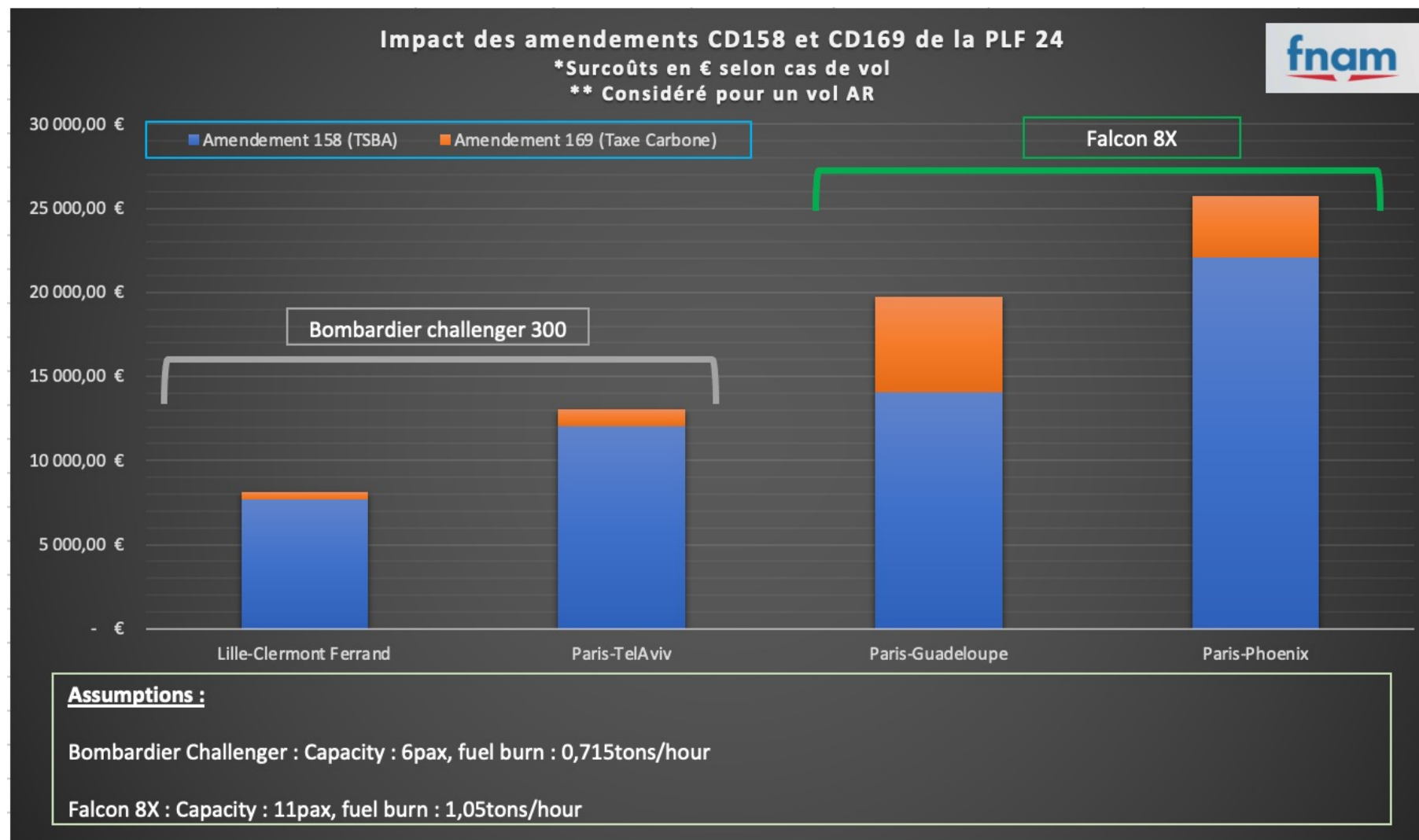
- La fin d'exonération de la TICPE sur le GNR entraine une augmentation de plus de 3,5 millions d'euros (hors majoration régionale) de taxe pour la CSAE, ce qui ralentirait le renouvellement d'engins de piste pour des engins de piste propres.

Estimations CSAE : 41 % d'engins de piste propres à ce jour.

La FNAM et la CSAE vont proposer un nouvel amendement afin de rétablir un dispositif de suramortissement fiscal, avec un ré-haussement du plafond

TSBA pour l'aviation d'affaires

❖ Amendement CD158/CD169





Assistance en escale – Chiffres-Clés CSAE 2022

Chiffres Clés environnement 2023

Intégration des
chiffres UAF en cours

	2019	2020	2021	2022
Nombre de GSE	3 214	3 284	3 227	3 110
Consommation carburant	10 074 123 L	4 577 561 L	6 294 724 L	8 053 161 L
Part GSE propres	37 %	37 %	40,5 %	41,2 %
Evolution GSE /2019		+ 2%	+ 0,4 %	-3%
Evolution GSE propres /2019		+ 0 pt	+ 3,7 pts	+ 1,2 pts
Evolution consommation /2019		- 55 %	- 37,5%	- 20%

Analyse des évolutions 2022/2023 :

- **Progression du verdissement** de la flotte en raison de la **restitution d'engins thermiques** (et pas de croissance d'engins électriques)
- **Augmentation des consommations** de carburant **moins que proportionnelle** à la hausse du trafic



Points divers

Points Divers

- GT ADP Orly Roulage N-I
- Tarif minimum des billets d'avion
- Coût d'électrification des infrastructures à Orly
- Note de décryptage SAF

Echanges





Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

MERCI

Toute utilisation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de la FNAM est illicite. Toute utilisation ou reproduction par quelque procédé que ce soit constituerait une contrefaçon sanctionnée par les dispositions des articles L.335-1 et suivants du Code de la Propriété Intellectuelle et, de manière générale, une atteinte aux droits de la FNAM.

FNAM 22, avenue Franklin Delano Roosevelt F75008 PARIS | T: +33.1.86.64.12.34

© FNAM 2008-2022