



...le projet de loi de finances pour 2023 – Mission « Écologie, développement et mobilité durables »

AVIS RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

« LE DÉFI DE LA DÉCARBONATION DANS UN CONTEXTE INATTENDU DE REBOND DU TRAFIC AÉRIEN EN 2022 »

Réunie le 9 novembre 2022, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, suivant **sa rapporteure, Évelyne Perrot**, a émis un **avis favorable** aux crédits relatifs aux **transports aériens** inscrits au **projet de loi de finances pour 2023 (PLF 2023)**, sous réserve de l'adoption d'un **amendement** en faveur de la lutte contre les nuisances sonores aériennes.

Sortie progressive de la pandémie liée à la COVID-19, conflit en Ukraine : cet exercice budgétaire, pour le secteur aérien comme pour les autres modes de transport, intervient dans un contexte singulier alors même que ce secteur qui connaît un rebond inattendu en 2022 doit, dans le même temps, se décarboner. Tel est le constat de la commission.

Les attentes exprimées d'un **partage équitable de l'effort de décarbonation** justifient des mesures fiscales comme cette année l'alignement sur la taxation des essences routières. **Les mesures de régulation européennes en cours d'élaboration (paquet « Ajustement à l'objectif 55 » ; « Fit for 55 »)** contribueront, en parallèle, à renforcer la **régulation environnementale du secteur**.

La commission, suivant la rapporteure, a mis en avant **deux points positifs** :

- un recours limité à l'emprunt du budget annexe permettant d'envisager, dès 2023, une **trajectoire de désendettement**, ramenant la dette nette à 1,1 milliard d'euros en 2027 ;
- la poursuite de l'effort de l'État en faveur du désenclavement des territoires avec le financement - en hausse - de la douzaine de liaisons d'aménagement du territoire (LAT).

La lutte contre les nuisances sonores aériennes, qui préoccupent un grand nombre de riverains, a enfin constitué un point de vigilance particulier pour la commission, justifiant l'adoption d'un amendement.

1. LA REPRISE DU TRAFIC EN 2022, UNE POSSIBLE TRAJECTOIRE DE CONSOLIDATION BUDGÉTAIRE



A. L'AMORCE D'UNE TRAJECTOIRE DE DÉSENDETTEMENT DU BUDGET ANNEXE

En apparence, les dépenses du budget annexe affichent une augmentation de 4,5 % par rapport à la loi de finances pour 2022. Mais, après mesure de périmètre liée au remboursement d'emprunt, les crédits du BACEA sont en diminution de plus de 10 % d'une année sur l'autre et retrouvent leur niveau de 2019.

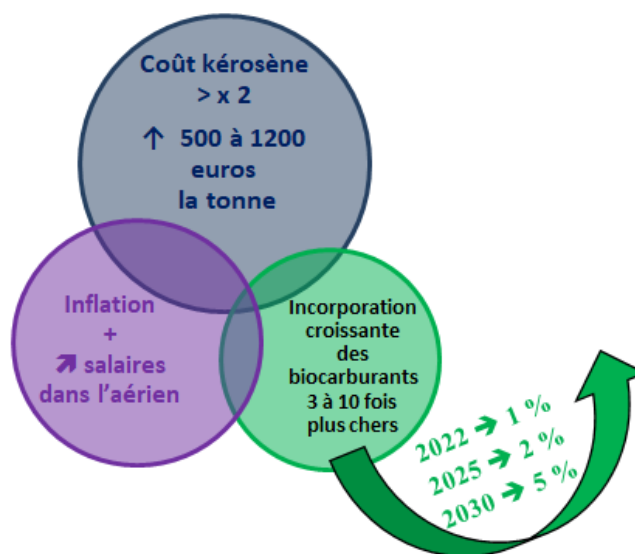
Point positif : après l'effondrement du trafic et, donc, des recettes du BACEA, le rebond de 2022, qui a dépassé les prévisions, devrait, sauf nouvel imprévu, permettre d'engager une **nouvelle phase de désendettement progressif** en 2023, qui se prolongerait au moins jusqu'en 2027.

B. DES PERSPECTIVES OPTIMISTES FRAGILES

La prévision budgétaire optimiste du Gouvernement fondée sur un retour du trafic en 2023 à 97 % du niveau de 2019 peut néanmoins être tempérée par deux facteurs :

- des prévisions de reprise du trafic, notamment pendant la saison hiver 2022-2023 et la saison été 2023 qui restent incertaines, sans compter l'absence de prise en compte de nouveaux chocs exogènes imprévus ;
- le comportement **des voyageurs face à l'augmentation du prix des billets**, 2022 n'étant peut-être pas une année représentative d'une tendance structurelle, les déplacements en transport aérien ayant retrouvé atteint un niveau important grâce à un effet de rattrapage lié au désir de voyager à nouveau après deux années de pandémie.

Augmentation du prix des billets : principaux facteurs



2. PLUSIEURS LEVIERS DE DÉCARBONATION IDENTIFIÉS

A. LES ÉMISSIONS DE CO₂ DE L'AVIATION : MIEUX PARTAGER L'EFFORT DE DÉCARBONATION

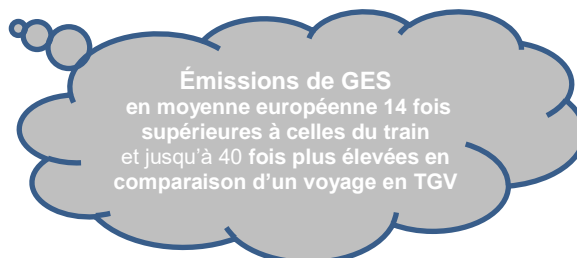
Les émissions CO₂ et non-CO₂ du transport aérien doivent donner lieu à un partage plus responsable de l'effort de décarbonation.

Le **débat sur le transport non commercial** qui englobe les flottes d'affaires (« jets privés »), les ULM et les avions de loisirs reflète cette exigence nouvelle : ce mode de transport représente en effet globalement peu d'émissions - quelques pour cent des rejets de l'aviation - mais, qui sont pour des raisons d'équité de moins en moins bien acceptées. **L'alignement des taxes applicables à l'essence d'aviation et aux carburéacteurs** sur la taxation des essences routières (article 8 *quater* du PLF pour 2023) est une réponse à cette préoccupation.

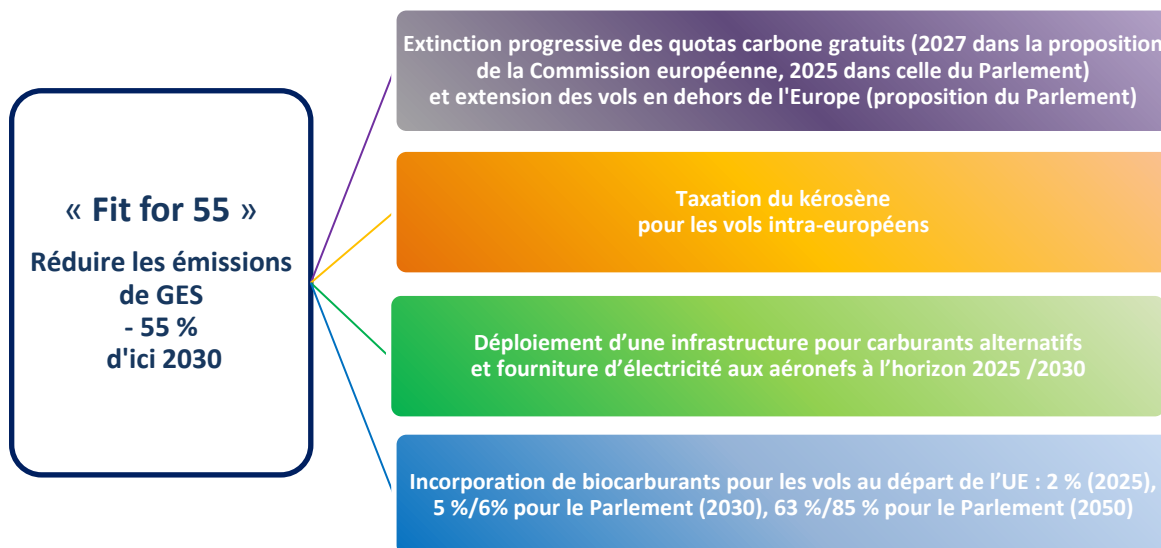
Cette mesure s'ajoute à l'**obligation de transparence accrue** imposée par la loi « Climat et résilience » d'août 2021 aux entreprises qui doivent notamment mentionner dans leur déclaration annuelle de performance extra-financière (art. L. 225-102-1 du code de commerce) les conséquences sur le changement climatique de leur activité et de l'usage des biens et services qu'elles produisent, dont les émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre liées à leurs activités de transport amont ainsi que le plan d'action visant à réduire ces émissions.

B. UNE RÉGLEMENTATION ET DES PRATIQUES FAVORABLES AU VERDISSEMENT

Le nouveau cadre réglementaire européen toujours en cours d'élaboration le paquet « Ajustement à l'objectif 55 » ; « Fit for 55 » va entraîner **des mutations profondes** pour le **secteur aérien**. Les positions exprimées par le Parlement européen, plus ambitieuses que celles de la Commission européenne et du Conseil, pourraient même renforcer ce « paquet » : les équilibres finaux seront connus au terme de négociations engagées entre les trois institutions (trilogue) d'ici à la fin de l'année 2022.



• Les orientations préconisées par le Parlement européen correspondent à plusieurs propositions de la commission formulées dans le rapport d'information sur la réforme du marché carbone européen¹ (Cf. proposition visant à renforcer la régulation environnementale des trajets aériens internationaux pour compléter le mécanisme CORSIA) et la résolution sénatoriale sur le « Fit for 55 »² (Cf. proposition visant à affiner les délais dans la mise en œuvre de l'obligation d'incorporation de biocarburants).



Pour les compagnies aériennes entendues par la rapporteure, l'incorporation de carburants durables constitue une **nouvelle donne** à prendre en compte et, en ce sens, un **vrai défi**, alors même qu'en pratique, il est actuellement difficile de se procurer des biocarburants. 200 millions d'euros de crédits sont alloués à des appels à projets pour faire évoluer cette situation, ce qui mérite d'être salué. La France a pris un certain retard par rapport aux Pays-Bas qui distribuent et exportent vers la France des biocarburants aux normes européennes (sans recours à la biomasse destinée à l'alimentation).

L'**électrification de l'aviation** qui se limite aux petits appareils n'offre pas d'alternative véritable, à grande échelle. De même, le rayon d'action de l'**avion à hydrogène** sera limité aux vols moyens courriers, soit environ 4 000 km avec 200 personnes et des réservoirs quatre fois plus volumineux que sur les appareils à kérosène. **Pour les vols**

¹ Voir le [rapport d'information](#).

² Voir la [Résolution du Sénat](#).

intercontinentaux, il n'y a pas d'alternative aux carburants durables, même à l'horizon 2050.

Les **aéroports** sont également des acteurs prenant une part active à l'effort de décarbonation. **À court terme, les opérations au sol** tendent vers l'objectif de « **zéro émission** ». Les aéroports se transforment par ailleurs en véritables **centres de production et de distribution d'énergie renouvelable**.

Le projet de loi d'accélération des énergies renouvelables (ENR) adopté par le Sénat le 4 novembre dernier permettra d'accompagner ce mouvement. Le déploiement des panneaux solaires sur les grandes surfaces devrait leur permettre de produire de l'hydrogène vert sous forme gazeuse pour les engins au sol et de l'hydrogène liquide pour les futurs avions à hydrogène dont la mise en service est annoncée pour 2035.

Enfin, la mise en œuvre, au niveau communautaire, d'ici à 2025, des « **espaces aériens en cheminement libre** » se traduira par des réductions progressives de longueur des plans de vol déposés dans le plan horizontal, facteur de réduction de la distance effectivement parcourue et, en conséquence, de la consommation en carburants.

C. DES LIGNES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE INDISPENSABLES À LA COHÉSION DES TERRITOIRES

Les **Lignes d'aménagement du territoire (LAT)** jouent un **rôle essentiel** pour maintenir la **cohésion des territoires**, tout particulièrement lorsqu'aucune alternative ferroviaire ne peut les remplacer. On ne peut donc que se réjouir de l'augmentation de la contribution de la **douzaine de lignes financées** (26 millions d'euros prévus pour 2023 contre 21 millions d'euros l'an dernier), dans un contexte de retour progressif au trafic d'avant la pandémie d'une part, de renchérissement des carburants d'autre part.

D. LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES, TOUJOURS D'ACTUALITÉ

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (Acnusa) entendue par la rapporteure a relayé les difficultés de certains riverains confrontés, dans leur quotidien, aux nuisances sonores.

Depuis la crise sanitaire, la diminution du trafic aérien n'a pas pour autant réduit la perception des nuisances sonores, notamment du fait du développement du télétravail et des trajectoires de « descentes continues ». De trop nombreux dossiers d'insonorisation restent en attente, ce qui rend nécessaire de compenser les pertes de taxe sur les nuisances sonores aériennes qui financent les travaux dédiés à la lutte contre le bruit. C'est pourquoi la commission a adopté un amendement en ce sens, à hauteur de 67 millions d'euros.

POUR EN SAVOIR +

- Consulter le dossier législatif : <https://www.senat.fr/dossier-legislatif/pjlf2022.html>



Jean-François Longeot
Président
Sénateur du Doubs
(Union Centriste)



Évelyne Perrot
Rapporteure
Sénatrice de l'Aube
(Union Centriste)

COMMISSION
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

http://www.senat.fr/commission/dvpt_durable/index.html

☎ 01 42 34 23 20

Consulter le dossier législatif :

<http://www.senat.fr/dossier-legislatif/pjlf2023.html>

