



GREEN CROSS France & Territoires
33 rue Chaptal
92300 Levallois-Perret

contact@gcft.fr
<http://www.gcft.fr>

TOUS ENSEMBLE CONTRE LE

COVID-19
CORONAVIRUS

Nicolas Imbert, Directeur de Green Cross France et Territoires

10 propositions de Green Cross pour un financement raisonné du transport aérien

Alors que le Monde traverse une crise sanitaire, économique et sociétale sans précédent de par la pandémie du Covid-19, de nombreux secteurs économiques sont fortement impactés, et sollicitent massivement des aides d'Etat et subventions publiques.

L'attribution de ces aides, dans la continuité de l'Accord de Paris (CoP 21) peut et doit se faire, en particulier au vu des montants inégalés, de manière à construire une société et des territoires plus résilients, et non à maintenir un état de fait qui ne pouvait perdurer, soit parce que non étayé économiquement, soit parce que générateur d'externalités environnementales et sociétales que la planète ne peut physiquement pas supporter.

A cet égard, les décisions qui se prennent actuellement en France pour soutenir le secteur aérien seront fortes de sens, et d'impact. Soit elles peuvent permettre de mettre en place, en forte complémentarité avec les autres moyens de transport, une mobilité saine, écologique sociale et économique de demain, soit elles décupleront une distorsion entre des acteurs français sous perfusion n'ayant pas entrepris le virage de la transition écologique, et un monde de la mobilité, du tourisme et des déplacements d'affaires en pleine mutation, dans un contexte de crise non conjoncturelle mais structurelle.

Le transport aérien a déjà effectué, ces dernières années, de profondes mutations :

- Les constructeurs et motoristes ont considérablement fait évoluer leurs gammes pour réduire leurs consommations, proposer des avions moins émissifs et plus silencieux,
- De nombreuses compagnies, souvent de nouveaux acteurs, ont mis en place des démarches de transport aérien plus responsables, autour de l'efficacité énergétique, de la sortie opérationnelle du plastique jetable à usage unique, et de mesures de compensation effective de ce qui ne peut être réduit,
- La démarche CORSIA, encore trop timide dans ses engagements puisque uniquement indexée sur la croissance à venir (?) du secteur aérien, a néanmoins prouvé et la possibilité de quantification des émissions, et la possibilité d'une coopération internationale pour un transport aérien plus écologique.

GREEN Cross France & Territoires – 33 rue Chaptal 92300 Levallois-Perret - +33 1 84 16 07 89

contact@gcft.fr – www.gcft.fr

Association d'Intérêt Général - Enregistrée à la Préfecture de Police de Paris sous le numéro W751211388



Aujourd'hui, la France est à la croisée des chemins. Les décisions et modalités d'application qui seront prises quant au soutien à la filière peuvent conduire soit à inscrire le pays dans une logique d'innovation et de responsabilité écologique, soit à obérer les innovations déjà entreprises vers la transformation écologique du secteur, et donner l'impression de conforter des dynamiques économiques qui ne sont plus adaptées au secteur actuel.

Les évolutions actuelles des cours du pétrole, sont extrêmement liées à la chute de la demande dans un secteur déjà en excédent d'offre. Elles incitent à mettre en place des dispositifs fiscaux, éventuellement flottants, pour éviter toute régression écologique dans le choix des mobilités. Il s'agit en particulier de limiter les distorsions économiques handicapant le train, solution de mobilité la plus écologique et un atout de la France, sur les autres formes de mobilités. Il s'agit également de réaffirmer le principe pollueur-payeur notamment par la mise en place rapide d'une fiscalité carbone, dont l'aérien pourrait être l'un des premiers obligés. Les initiatives déjà prises en ce sens en Suède, en Allemagne, en Suisse, en Grande-Bretagne mais également en Nouvelle-Zélande et au Japon, montrent toute l'opportunité et tout l'intérêt d'agir maintenant, et de mettre en place des dispositifs à la hauteur des enjeux.

Les préoccupations sanitaires des voyageurs conduisent également à repenser en profondeur les déplacements, en particulier aérien, qu'il s'agisse de l'approche et de l'arrivée à l'aéroport, des contrôles et du transit aéroportuaire, du parcours aérien proprement dit, et de l'arrivée à destination.

La situation et les évolutions à venir sur le secteur est fortement différente entre la France Métropolitaine et les Outre-Mers. Ces derniers ont un besoin structurel vital d'infrastructures aériennes permettant non seulement une continuité territoriale importante, mais également une coopération de voisinage leur permettant de démultiplier leur résilience sanitaire et sociale, économique, alimentaire et humaine. Les difficultés rencontrées, notamment en Océanie, dans l'Océan Indien et aux Antilles, montrent l'importance d'une démarche prospective, d'aménagement du territoire et de coopération régionale actualisées. Les solutions apportées, y compris dans l'urgence, ont ébauché de nouvelles perspectives, en particulier via la solidarité européenne, et des coopérations et solidarités de voisinage surpassant les difficultés.

On ne saurait également traiter des évolutions du transport aérien, et de leur financement, sans évoquer l'impact de la crise sur les comportements touristiques et les déplacements professionnels. La réponse aux préoccupations sanitaires s'accompagnera probablement d'une recherche de tourisme plus durable. Ceci générera des attentes accrues quant aux comportements des opérateurs, tant en terme de responsabilité financière, sociale qu'écologique, mais également de comportements individuels en quête de sens, et de responsabilité. Ces évolutions laissent également préjuger des incertitudes tant sur la demande que sur l'offre de transport, ainsi que sur les destinations et modes opératoires, qui conduisent à préparer le secteur à une grande versatilité, à une performance accrue, et à une capacité de résilience à développer.

C'est pourquoi Green Cross effectue aujourd'hui, à destination des décideurs publics et privés français, à l'échelon national comme sur les territoires, 10 propositions pour un financement raisonné du transport aérien, à même de répondre aux enjeux et urgences actuelles.

A. Accélérer et rendre irréversible le renouvellement de la flotte pour des avions plus responsables.

L'évolution récente des technologies, en très grande partie imputable aux innovations des entreprises françaises et européennes, ont fait émerger une génération entière d'avions plus économiques, écologiques et silencieux que leurs prédécesseurs. Alors que le secteur est actuellement surcapacitaire, et que le démantèlement des avions est une activité intense en emplois, économiquement viable et utile écologiquement, nous proposons d'accélérer ce mouvement de renouvellement.

Proposition 1 : rendre fiscalement incontournable (taxation et/ou incitation au démantèlement) le démantèlement écologiquement et socialement responsable des avions de la flotte consommant plus de 30% de carburant de plus par kilomètre-passager que le leader de leur catégorie.

Cette proposition sera accélérée dans sa réalisation si l'on s'assure que dans les plans de reprise des compagnies aériennes, ce sont bien les avions les plus sobres qui sont remis en service les premiers.

Proposition 2 : obliger à ce que la remise en service commence par les avions les plus sobres dans leurs émissions (probablement les plus récents).

B. Développer l'efficacité opérationnelle et la responsabilité écologique aérienne du secteur aérien

De nombreuses actions ont été effectuées, soit par les opérateurs européens (et britanniques), soit par les institutions du transport aérien, via la recherche et l'innovation financée par le secteur public européen et national. Ceci a rendu possible des avancées opérationnelles majeures en opération aériennes, qu'il s'agisse des aéroports et moyens au sol, de l'opération des avions, ou bien du guidage aérien. Ces dynamiques doivent être encouragées et accélérées.

Proposition 3 : systématiser l'éco-pilotage en vol et au sol (groupe de parking dans tous les aéroports internationaux du territoire pour limiter l'usage de l'APU, routes plus directes, roulage au moins un moteur en moins, approche équilibrée pour la réduction du bruit).

Proposition 4 : rendre obligatoire la certification Airport Carbon Accreditation (ACA) niveau 3 ou supérieur de tous les aéroports du territoire (outremers compris), et ce avant le 1er janvier 2022, et faciliter en contrepartie la réalisation des opérations nécessaires à cette certification.

C. Fiscaliser le transport aérien pour une responsabilité écologique accrue

Dans le respect de la feuille de route issue de la CoP 21, mais également de la programmation pluriannuelle de l'énergie et de la loi d'orientation sur les mobilités, il est essentiel de s'assurer que les mobilités en France évoluent pleinement dans le respect des objectifs d'émissions carbone, de qualité de l'air fixées à l'échelle européenne. L'évolution actuelle des prix du pétrole, en l'absence de fiscalité du carbone, ne permet plus actuellement que les choix de rationalité économique soit en rapport avec les externalités générées sur la planète.

Les exemptions fiscales historiques du secteur aérien créent une distorsion de concurrence envers les modes de transport plus écologiques, et ne permettent même pas aux compagnies ayant investi dans du matériel moderne et écologique de tirer le fruit de leur investissement.

C'est pourquoi nous affirmons, au-delà des controverses et de la réticence des représentations actuelles du secteur à envisager l'éventualité d'une fiscalité, qu'il est essentiel que la puissance publique prenne ses responsabilités, et, à l'image de la dynamique actuellement entreprise en Grande-Bretagne ou en Allemagne, mette en place cette fiscalité écologique du secteur aérien trop souvent retardée, mais éminemment nécessaire à l'échelle de la France Métropolitaine, et plus largement de l'Europe. Cet outil sera un outil de compétitivité, dont les opérateurs aériens qui joueront le jeu en sortiront renforcés et en bonne situation de compétitivité, à l'échelle nationale, européenne et internationale.

Proposition 5 : instaurer une taxe carburant (sur le JET-A1) qui fonctionne comme une TIPP flottante (40% quand le pétrole est sous 50 euros / baril, 20% entre 50 et 80 euros / baril, 8% au-delà)

Proposition 6 : défiscaliser temporairement les carburants alternatifs durables (au sens défini par l'OACI) n'entraînant ni compétition avec l'alimentation humaine, ni occupation de foncier agricole ou consommation de ressources en eau ou en biodiversité.

La compensation carbone, dont les évolutions des deux dernières années ont montré qu'elle correspondait à une attente sociétale forte, voire essentielle, peut être à la fois encouragée, accompagnée et renforcée par la loi.

Proposition 7 : rendre obligatoire la compensation carbone pour tous les trajets intra-France (métropole et outre-mer), au départ et à destination de la France, et ce sur une base de compensation de 24 euros la tonne de CO₂ émise en 2021, évaluée annuellement jusqu'à atteindre 100 euros la tonne en 2035).

Il est possible pour ceci de reprendre les modes de calculs suggérés par CORSIA, mais en imposant la compensation non sur la croissance du secteur, mais bien sur l'ensemble du trafic, et en intégrant tous les trajets interne France (y compris les outremer), au départ et à destination de la France,

D. Impliquer l'ensemble de la filière du transport aérien (depuis le constructeur jusqu'au voyageur) dans une approche globale

Les difficultés récentes entre voyageurs et opérateurs aériens montrent l'importance de développer, par exemple autour de la responsabilité environnementale, une nouvelle éthique relationnelle dans l'organisation de bout en bout du déplacement aérien, et du voyage. De nombreux français en ont fait les frais puisqu'elles ont engendré des refus de remboursement sur des montants particulièrement élevés.

Proposition 8 : obtenir de l'ensemble des voyageurs (physiques et en ligne) proposant des voyages à des voyageurs français qu'ils consacrent 10% de leurs commissions à des projets de compensation à haute valeur écologique et sociale.

Au-delà des effets d'annonce effectués par certains opérateurs, communiqués largement mais parfois peu suivi d'effets, le transport aérien a la capacité d'effectuer une transformation écologique, sociale et économique pertinente autour de la sortie du plastique, de l'économie circulaire, de la diversité et du handicap, qui doit être encouragée par une incitation législative forte et des échéances resserrées.

Proposition 9 : obliger à la mise en place sous 24 mois d'une politique écologiquement responsable appliquée de manière opérationnelle: 0 plastique jetable à usage unique au 15 juin 2021, gestion des déchets de bord 5 flux, accessibilité aux personnes à mobilité réduite...).

Le voyageur ne sera incité, quel que soit le moyen de transport en commun, à reprendre son voyage que parce que les conditions sanitaires lui seront garanties comme irréprochables, par des engagements où tous les opérateurs de la filière jouent leur part.

Proposition 10 : généraliser d'une approche sanitaire et de santé irréprochable, sur l'ensemble du parcours voyageur (mise à disposition de masques, gel et gants), prise de température voyageur, présence d'un cabinet médical en aéroport ayant des capacités de test rapide - cf. Corée du Sud, Australie..., gestion des eaux propres et usées, recyclage et valorisation des équipements usagés...).

Nous recommandons un **petit succès rapide**, essentiel pour la **protection du consommateur**.

De nombreux témoignages font état d'annulations, de surfacturations ou de reports massifs et abusifs de compagnies françaises, qu'il s'agisse de vols commerciaux ou de vols de rapatriement. Cette situation va à l'encontre de la nécessaire exemplarité et intégrité dont doivent faire preuve des sociétés aidées par la puissance publique, et il convient d'y mettre bon ordre par une mission d'enquête et des actions correctives appropriées.

Petit succès rapide : mettre en place avant juin une mission d'enquête parlementaire sur les annulations / reports : surfacturations de vols opérés dans le contexte du rapatriement par les compagnies aériennes françaises ou ayant opéré à la demande d'opérateurs français.

Enfin, il est temps que l'Etat réaffirme son rôle d'aménageur visionnaire de long terme, tant en terme de maillage territorial des aéroports, de plateformes multimodales que de structuration des filières aéronautiques. C'est l'engagement qu'il a pris lors de l'Accord de Paris, et cet engagement nécessite une politique cohérente de maîtrise de l'empreinte carbone, des ressources en eau, de la biodiversité et du foncier:

- mise en complémentarité, et en réseau opérationnel de l'offre aérienne avec le train, conduisant à privilégier systématiquement le train pour tous les déplacements inférieurs à 3 heures par une simplicité d'usage, et des taxes spécifiques adaptées,
- développement sur les outre-mers d'une offre aérienne adaptée et responsable permettant et la continuité territoriale (en particulier sur la Nouvelle-Calédonie, la Polynésie, Wallis-et-Futuna, la Guyane), et une intégration régionale accrue,
- accompagnement à l'innovation écologiquement responsable du secteur aérien, à une meilleure prise en compte de la santé dans l'expérience aérienne et ferroviaire (espace, pressurisation ou conditionnement d'air avec des filtres adaptés, lumière...), et à une performance écologique ambitieuse.

Ceci peut être fait en considérant que le transport aérien français est fait d'une myriade d'acteurs, et qu'il convient dans les aides de respecter la neutralité vis-à-vis de la concurrence, et que la majorité des aéroports sont opérés grâce aux concours des régions, chambres de commerces, collectivités locales et représentations consulaires.

Tout ceci peut être fait à court terme, et dans le respect d'une compétitivité forte de la France dans le secteur aérien, d'un message qui rassure et responsabilise le voyageur, et d'un niveau d'exigence et d'accompagnement qui permette au secteur d'innover et de devenir encore plus compétitif, engagé, et innovant.

Nicolas Imbert, directeur de Green Cross, le 22 avril 2020

Contact : contact@gcft.fr