

Famille E

**LIMITER LES EFFETS
NÉFASTES DU
TRANSPORT AÉRIEN**

Se déplacer – Objectif E

LIMITER LES EFFETS NÉFASTES DU TRANSPORT AÉRIEN

Impact gaz à effet de serre :



Le secteur aérien représente aujourd'hui une part modérée des émissions. A court terme, l'impact sur les émissions sera donc relativement modéré ; mais à moyen terme et long terme, ces mesures contribueront à éviter que les émissions du secteur aérien n'augmentent trop rapidement, avec un effet significatif sur les émissions.

Résultat du vote :

Nombre d'inscrits : 151
Nombre de votants : 147
Nombre d'abstentions : 4
Nombre de suffrages exprimés : 135
OUI : 88,1 %
NON : 11,9 %
Pourcentage de votes blancs sur le nombre de votants : 8,2 %

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DE L'OBJECTIF

Nous voulons, d'ici 2030, favoriser les transports « bas carbone » pour diminuer les gaz à effet de serre émis par les vols nationaux et internationaux.

Pour ce faire, nous proposons de :

- TL PROPOSITION SD-E1** : Adopter une écocontribution kilométrique renforcé
- TL PROPOSITION SD-E2** : Organiser progressivement la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici 2025, uniquement sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps (sur un trajet de moins de 4h)
- TL PROPOSITION SD-E3** : Interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants
- TL PROPOSITION SD-E4** : Taxer davantage le carburant pour l'aviation de loisir
- PROPOSITION SD-E5** : Promouvoir l'idée d'une écocontribution européenne
- TL PROPOSITION SD-E6** : Garantir que l'ensemble des émissions qui ne pourraient être éliminées soient intégralement compensées par des puits de carbone
- PROPOSITION SD-E7** : Soutenir, à moyen terme, la R&D dans le développement d'une filière biocarburants pour les avions

PRÉSENTATION PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DE L'OBJECTIF

Nous voulons dès à présent réduire les émissions de CO₂ causées par le transport aérien.

En effet, l'avion est aujourd'hui un moyen de transport fortement émetteur de CO₂. Selon l'ADEME, un aller-retour Paris-New-York pour une personne émet autant de CO₂ que la consommation annuelle du domicile d'une personne. Pour un passager, un vol Paris-Marseille émet 45 fois plus de CO₂ qu'un parcours en TGV sur la même distance¹.

Nous voulons, d'ici 2030, favoriser les transports « bas carbone » pour diminuer les gaz à effet de serre émis par les vols nationaux et internationaux.

Nous avons compris au cours des échanges avec les différents intervenants, les experts et le groupe d'appui et en discutant entre nous que, pour y parvenir, nous devons combiner les différents transports (plan d'offre ferroviaire permettant de compenser l'arrêt progressif des lignes intérieures).

Pour cela, nous proposons les modalités suivantes :

- Adopter une écocontribution kilométrique renforcée, à l'exemple du Royaume-Uni, avec une modération pour les DOM-TOM et la reverser pour rendre les transports « bas carbone » plus attractifs et accessibles ;
- Uniquement sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps, organiser progressivement la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici 2025 ;
- Interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants ;
- Taxer davantage le carburant pour l'aviation de loisir.

Pour les émissions qui ne pourraient pas être éliminées, nous demandons leur compensation intégrale par des puits de carbone et le soutien à la R&D pour les biocarburants.

TL PROPOSITION SD-EI : ADOPTER UNE ÉCOCONTRIBUTION KILOMÉTRIQUE RENFORCÉE

Cette proposition vise à adopter une écocontribution kilométrique renforcée, à l'image du Royaume-Uni, avec une modération pour les DOM-TOM, et à la reverser pour rendre les transports « bas carbone » plus attractifs et accessibles.

Le secteur aérien est en pleine expansion et reste un moyen de transport fortement carboné. Il existe cependant aujourd'hui de nombreuses exonérations, sur les taxes sur les carburants et la TVA, qui encouragent ce mode de transport. Une écocontribution a été créée en 2019, mais son montant est bien trop faible pour avoir un effet dissuasif. L'objectif de cette proposition est d'augmenter l'écocontribution afin de mieux refléter les dommages environnementaux générés par l'aviation.

L'écocontribution prévue dans le projet de Loi de Finance 2020 se situe entre 1,50 € par billet sur un vol intérieur ou intra-européen en classe économique et 18 € pour un vol hors UE en classe affaire.

Elle devrait représenter 180 millions d'€ de recettes fiscales alors que l'exonération fiscale sur le kérozène représente 7,2 milliards d'€ par an².

Cette écocontribution pourrait utilement être augmentée très sensiblement et calculée en fonction de la distance :

1. Sources : https://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie_vacances/ ; <https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/emission-co2-tgv/table/?sort=liaison> ; <https://eco-calculateur.dta.aviation-civile.gouv.fr/>

2. <https://www.actu-environnement.com/ae/news/eco-contribution-assemblee-nationale-aerien-34249.php4>

Option proposée : Tarifs différenciés par distance

	Vols < 2 000 km	Vols > 2 000 km
Classe éco	30	60
Classe affaire	180	400
Jet privé	360	1200

TL PROPOSITION SD-E2 : ORGANISER PROGRESSIVEMENT LA FIN DU TRAFIC AÉRIEN SUR LES VOLS INTÉRIEURS D'ICI 2025, UNIQUEMENT SUR LES LIGNES OÙ IL EXISTE UNE ALTERNATIVE BAS CARBONE SATISFAISANTE EN PRIX ET EN TEMPS (SUR UN TRAJET DE MOINS DE 4H)

Le Conseil de Défense écologique de février 2020 a lui-même reconnu l'importance de ne pas prendre l'avion lorsqu'il existe une alternative bas-carbone : les fonctionnaires en mission ne pourront plus prendre l'avion pour tout trajet ne dépassant pas 4 heures de train. Cette obligation figure dans le plan pour un État exemplaire sur la transition énergétique.

L'intention des membres est bien de poursuivre cette dynamique, en réduisant progressivement puis en supprimant, les vols intérieurs là où il existe une alternative bas-carbone.

Nous pensons que cette suppression de ligne aura des conséquences sociales qu'il conviendra d'accompagner pour l'ensemble de la filière (compagnies, aéroports de province, sous-traitants, collectivités), en développant également les possibilités de transferts par le train vers les aéroports internationaux, mais que la croissance actuelle globale des vols internationaux devrait permettre de compenser la baisse des vols nationaux sans réduction trop importante des emplois. Par ailleurs, l'investissement dans le réseau ferroviaire proposé par le groupe représente à la fois des emplois et des moyens alternatifs plus nombreux pour les habitants des zones dans lesquelles des lignes seront supprimées.

TL PROPOSITION SD-E3 : INTERDIRE LA CONSTRUCTION DE NOUVEAUX AÉROPORTS ET L'EXTENSION DES AÉROPORTS EXISTANTS

Cette proposition vient limiter la croissance du trafic aérien, car il est aujourd'hui fortement émetteur de CO₂.

Plus particulièrement, nous proposons d'interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants, en agissant sur différents leviers juridiques.

Une décision récente démontre qu'il est possible d'agir en ce sens. En effet en février 2020, la Cour d'appel d'Angleterre a jugé illégal le projet de construction d'une troisième piste pour l'aéroport d'Heathrow (Londres), faute de prise en compte des engagements climatiques du Royaume-Uni³.

Les membres ont conscience d'un point d'attention identifié par le groupe d'appui et à prendre en compte dans l'application de cette proposition : dans certains cas, l'extension d'un aéroport peut permettre de ne pas créer un nouvel aéroport.

Son application pour Mayotte devra se faire sous réserve d'étude d'impact, puisque l'île ne dispose pas à ce jour d'infrastructure aéroportuaire suffisamment développée pour être desservie convenablement et sortir de son insularité.

3. https://www.lemonde.fr/international/article/2020/02/27/la-justice-britannique-met-un-coup-d-arret-au-projet-d-agrandissement-de-l-aeroport-d-heathrow_6031038_3210.html

TL PROPOSITION SD-E4 : TAXER DAVANTAGE LE CARBURANT POUR L'AVIATION DE LOISIR

Nous souhaitons que les carburants, fortement émetteurs de CO₂, soient davantage taxés pour des activités qui n'ont pas d'utilité directe pour la société. Ainsi nous proposons d'augmenter la taxation des carburants utilisés pour l'aviation de loisir (AVGAS) au même taux que l'essence pour les voitures particulières (soit 68 € / hl, au lieu de 45€ / hl)⁴.

PROPOSITION SD-E5 : PROMOUVOIR L'IDÉE D'UNE ÉCOCONTRIBUTION EUROPÉENNE

Nous souhaitons promouvoir l'idée d'une écocontribution européenne dans un premier temps, puis mondiale dans un second temps. Nous comprenons que cette proposition ne peut pas être décidée par le Gouvernement français uniquement, mais nous demandons que celui-ci défende la proposition au niveau international.

Nous sommes prêts à aller défendre cette idée, comme l'a proposé le Président de la République au niveau européen, car c'est à cette échelle que cela aura réellement de l'impact.

En effet, l'objectif est d'agir sur les vols internationaux, qui sont une source très importante d'émissions de CO₂.

Le transport aérien international est en constante croissance. Nous avons conscience que c'est au niveau européen et international qu'il conviendrait de mettre en place une écocontribution, qui existe déjà dans plusieurs pays voisins.

Pour ce faire, nous proposons d'adopter une écocontribution harmonisée au niveau européen, puis mondial, et de manière coordonnée et progressive, d'augmenter la fiscalité sur l'aviation (notamment sur le kérosène) en faisant évoluer la Convention internationale de Chicago.

Cette proposition ne peut pas s'appliquer aux DOM-TOM.

TL PROPOSITION SD-E6 : GARANTIR QUE L'ENSEMBLE DES ÉMISSIONS QUI NE POURRAIENT ÊTRE ÉLIMINÉES SOIENT INTÉGRALEMENT COMPENSÉES PAR DES PUIXS DE CARBONE

L'objectif de cette proposition est d'éviter ou d'atténuer les effets néfastes du transport aérien.

Nous avons conscience que la compensation carbone (ex. planter des arbres pour compenser les émissions) n'est pas la meilleure solution dans l'absolu. Toutefois, en complément des autres propositions, et parce qu'il est à court terme impossible de supprimer tous les vols intérieurs existants, nous pensons qu'il faut rendre obligatoire la compensation pour tout type de vol national.

En effet, des compagnies comme Air France assurent déjà une compensation sur leurs vols intérieurs, mais de manière volontaire.

Pour ce faire, nous proposons de rendre obligatoire (et non volontaire) la compensation intégrale des émissions de CO₂ de l'ensemble des vols intérieurs, quels qu'ils soient, dès 2021.

Cette proposition viendrait compenser la non-application de la proposition SD-E5 dans les DOM-TOM.

L'État devra pour cela obliger les compagnies aériennes desservant les DOM-TOM à compenser les émissions par des puits carbonés, sans pour autant impacter le prix des billets d'avion. Cette compensation se fera par les compagnies engagées sur les destinations DOM-TOM selon le calendrier proposé ci-dessous :

4. <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000023382198&cidTexte=LEGITEXT000006071570>

- d'ici 2020 : compensation conseillée de 40 % des émissions ;
- d'ici 2022 : compensation conseillée de 60% et obligatoire de 40 % des émissions ;
- d'ici 2024 : compensation conseillée de 80 % et obligatoire de 60 % des émissions ;
- d'ici 2027 : compensation conseillée de 100 % et obligatoire de 80 % des émissions ;
- dès 2029 : compensation obligatoire de 100% des émissions.

À partir de 2024, les compagnies qui refusent d'appliquer les 60 % de compensation pourront se voir retirer le droit d'exploitation des lignes DOM-TOM.

Les compensations à travers les puits carbone pourront se faire sur les territoires ultra-marins ou partout dans le monde. L'ensemble des compensations devront être justifiées lors d'un rapport annuel.

PROPOSITION SD-E7 : SOUTENIR, À MOYEN TERME, LA R&D DANS LE DÉVELOPPEMENT D'UNE FILIÈRE BIOCARBURANTS POUR LES AVIONS

Il s'agit ici de permettre à moyen-terme, l'évolution du secteur aérien vers des technologies plus propres.

Pour ce faire nous proposons de soutenir la recherche et le développement dans le développement d'une filière biocarburants pour les avions dans le cadre de financements d'investissements de recherche, d'utiliser les fonds ou programmes disponibles (fonds européens du cadre 2021-2027, plan « Juncker », etc.)⁵.

5. <https://www.lesechos.fr/industrie-services/air-defense/la-france-veut-creer-une-filiere-de-biocarburants-pour-les-avions-1166670>

PROPOSITION SD-E1 : ADOPTER UNE ÉCOCONTRIBUTION KILOMÉTRIQUE RENFORCÉE

POINTS D'ATTENTION

- Contrairement aux idées reçues, il n'y a pas depuis janvier 2020 de nouvelle taxe (éco-contribution) mais il y a eu un relèvement des plafonds de la taxe de solidarité déjà existante ;
- l'éco-contribution ne concerne pas les outre-mer. Il n'est donc pas nécessaire de prévoir des tarifs adaptés ou de les exclure du champ d'application car c'est déjà le cas ;
- la mise en place d'une éco-contribution kilométrique souhaitée par la CCC (moins de 2000 et plus de 2000kms) est différente du champ d'application de la taxe de solidarité (UE et hors UE) ;
- afin de ne pas discriminer certains pays de l'Union européenne, il faut prévoir un tarif UE et moins de 2000kms et un tarif hors UE et plus de 2000 kms. On ne peut pas se contenter d'un tarif de moins et plus de 2000 kms qui serait discriminant pour certains de ces pays ;
- la notion de jet privé ne correspond pas à une notion précise en droit aérien. C'est un type d'avion et pas un type de transport.
- Le comité légistique propose une transcription taxant l'aviation d'affaires (qui inclut les jets mais aussi les autres appareils dédiés à ce type d'aviation) et le transport aérien privé (vols non commerciaux/ toute activité de transport organisée à titre gratuit par une personne morale ou physique et pour son propre compte).

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Pour des raisons de lisibilité il faudrait amender le système de la taxe de solidarité et le rendre cohérent avec l'éco-contribution souhaitée

a/ Modifier l'article 302 bis K

I. – 1. A compter du 1^{er} janvier 2006, une taxe de l'aviation civile au profit du budget annexe " Contrôle et exploitation aériens " est due par les entreprises de transport aérien public **et privé [uniquement pour les jets ?]**.

b/ Au VI-1 du même article

Remplacer ce tableau :

Destination finale du passager :	Passager pouvant bénéficier, sans supplément de prix, de services à bord auxquels l'ensemble des passagers ne peut accéder gratuitement	Autre passager
– la France, un autre Etat membre de l'Union européenne, un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, la Confédération suisse :	11,27 € – 20,27 €	1,13 € – 2,63 €
– autres Etats :	45,07 € – 63,07 €	4,51 € – 7,51 €

Par ce tableau :

Destination finale du passager	Classe économique	Classe affaire	A Aviation d'affaires et transport aérien privé [uniquement pour les jets ?]
La France, un autre État membre de l'Union européenne, un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen, la Confédération suisse et tout vol inférieur à 2000 kms	Taux de la taxe de solidarité + 30 € d'éco contribution	Taux de la taxe de solidarité + 180 € d'éco contribution	Taux de la taxe de solidarité + 360 € d'éco contribution
Vols supérieurs à 2 000 kms	Taux de la taxe de solidarité + 60 € d'éco contribution	Taux de la taxe de solidarité + 400 € d'éco contribution	Taux de la taxe de solidarité + 1200 € d'éco contribution

PROPOSITION SD-E2 : ORGANISER PROGRESSIVEMENT LA FIN DU TRAFIC AÉRIEN SUR LES VOLS INTÉRIEURS D'ICI 2025, UNIQUEMENT SUR LES LIGNES OÙ IL EXISTE UNE ALTERNATIVE BAS CARBONE SATISFAISANTE EN PRIX ET EN TEMPS (SUR UN TRAJET DE MOINS DE 4H)

POINTS D'ATTENTION

- Une proposition de loi n°2005 visant à remplacer les vols intérieurs par le train a été enregistrée à la Présidence de l'Assemblée nationale le 5 juin 2019 ;
- Le problème des vols intérieurs en transit international se pose et pourra difficilement être concerné par cette proposition de loi (le changement de mode de transport entre deux vols risque d'être beaucoup trop chronophage) ;
- Un projet de loi complet serait nécessaire et devrait traiter de nombreux sujets: champ d'application, lignes concernées, accompagnement social (compensations accordées aux compagnies aériennes, aux aéroports, aux territoires...). La transcription juridique proposée ne porte que sur l'article posant le principe voulu par la proposition du GT.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

1/ Compléter l'article L. 64123 du code des transports :

“L'exploitation de services réguliers ou non réguliers de transport aérien public au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire français est soumise à autorisation préalable de l'autorité administrative, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat et, pour ceux de ces services relevant du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, dans le respect des dispositions de ce règlement. A cet effet, les programmes d'exploitation des transporteurs aériens sont soumis à dépôt préalable ou à l'approbation de l'autorité administrative.

« Sont interdits à compter du 1^{er} janvier 2025 les services mentionnés au premier alinéa du présent article lorsqu'ils sont exécutés sur une liaison également assurée par voie ferrée, sans correspondance et en moins de quatre heures, empruntant le réseau ferré défini à l'article L. 21221, dans la mesure où ce service garantit un déplacement d'une durée équivalente à celle nécessaire par avion depuis l'enregistrement jusqu'à la fin du débarquement des passagers. Ces limitations sont réévaluées tous les trois ans, conformément à l'article 20 du règlement (CE) 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté »

2/ Prévoir un projet de loi traitant de l'ensemble des conséquences de cette interdiction

PROPOSITION SD-E3 : INTERDIRE LA CONSTRUCTION DE NOUVEAUX AÉROPORTS ET L'EXTENSION DES AÉROPORTS EXISTANTS

POINTS D'ATTENTION

- Cette proposition devra s'inscrire dans un ensemble de propositions destinées à dissuader de l'usage du transport aérien (taxation du kérosène, prix du transport aérien, compétitivité des autres transports...);
- Il faut prévoir des aménagements à cette proposition, notamment afin de permettre les travaux de sécurité tout comme une date d'entrée en vigueur et un dispositif transitoire laissant le temps d'adaptation nécessaire compte tenu des chantiers en cours ;
- La prise en compte des situations particulières (territoires enclavés et Outre-Mer) est nécessaire au-delà du cas particulier de Mayotte présent dans la proposition des membres.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

De nombreuses dispositions seraient nécessaires pour désinciter au transport aérien.

Une déclaration d'utilité publique étant nécessaire pour pouvoir réaliser les travaux de création, d'extension ou d'aménagement important dans les aéroports, le comité légistique imagine ce moyen pour poser le principe d'interdiction de création ou extension, sauf nécessité de sécurité et territoire enclavé.

Créer dans le code de l'expropriation un article L 122-2-1 :

« A compter du [1^{er} janvier 2025] ne peuvent être déclarées d'utilité publique les opérations de travaux et d'ouvrage ayant pour objet la création d'un nouvel aérodrome ou l'extension d'un aérodrome existant à l'exception de Mayotte et sauf motif impérieux de sécurité et à l'exception des opérations de ce type sur l'aérodrome d'un territoire enclavé sans autre moyen de transport que l'aérien »

Mise en cohérence dans le code de l'aviation civile les articles D211-2, D221-1 et D221-2 :

Ces articles devraient être soit abrogés soit modifiés pour tenir compte de ce que les travaux seraient réservés aux motifs impérieux de sécurité et aux territoires enclavés. Les articles sont rappelés pour mémoire :

Article D211-2 : La décision de création d'un aérodrome par l'Etat est prise par le ministre chargé de l'aviation civile ou, le cas échéant, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ou des autres ministres intéressés.

La création d'un aérodrome par une personne autre que l'Etat est subordonnée à une autorisation administrative délivrée dans les conditions fixées aux titres II et III ci-après.

Article D221-1 : Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'Etat, par les collectivités publiques et les établissements publics, ainsi que par les personnes physiques ou morales de droit privé [...]

Article D221-2 : La demande d'autorisation de créer un aérodrome destiné à être ouvert à la circulation aérienne publique ou d'ouvrir à la circulation aérienne publique un aérodrome existant est adressée au ministre chargé de l'aviation civile, accompagnée d'un dossier dont la composition sera fixée par arrêté ministériel.

La décision est prise par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ou, le cas échéant, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ou des autres ministres intéressés.

PROPOSITION SD-E4 : TAXER DAVANTAGE LE CARBURANT POUR L'AVIATION DE LOISIR

POINTS D'ATTENTION

Le carburant avion dit AVGAS est déjà soumis à la TICPE et à la TVA, contrairement au kérosène (exemption prévue dans la convention de Chicago de 1944).

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

1/ Prévoir le nouveau taux dans un article de la loi de finances [2021 ?]

2/ Modifier l'article 265 du code des douanes

"1. Les produits énergétiques repris aux tableaux B et C ci-après, mis en vente, utilisés ou destinés à être utilisés comme carburant ou combustible sont passibles d'une taxe intérieure de consommation dont les tarifs sont fixés comme suit :

Tableau A (abrogé par l'article 43 de la loi de finances rectificative n° 92-1476 du 31 décembre 1992).

Tableau B : Produits pétroliers et assimilés.

1° Nomenclature et tarif.

Désignation des produits (numéros du tarif des douanes)	Indice d'identification	Unité de perception	Tarif (en euros)
----essence d'aviation ;	10	Hectolitre	68

PROPOSITION SD-E6 : GARANTIR QUE L'ENSEMBLE DES ÉMISSIONS QUI NE POURRAIENT ÊTRE ÉLIMINÉES SOIENT INTÉGRALEMENT COMPENSÉES PAR DES PUIXS DE CARBONE

POINTS D'ATTENTION

Les compagnies aériennes sont déjà tenues d'établir des bilans carbone (Article R229-37-7 du code de l'environnement). La nouveauté réside ici dans le caractère obligatoire de la compensation. Or il est difficile d'imposer la compensation carbone à un seul secteur économique.

La proposition vise également à obliger les compagnies aériennes desservant les DOM TOM à compenser par des puits carbonés leurs émissions, sans pour autant impacter le prix des billets d'avion. Toutefois, le mécanisme de sanction envisagé – le retrait du droit d'exploitation pour les compagnies desservant les DOM TOM – se heurte à deux principes :

- le principe constitutionnel d'unité de la République et donc de continuité territoriale, qui rend nécessaire le maintien de la desserte des collectivités d'outre-mer.
- le principe de libre concurrence, imposé par le droit de l'Union européenne et le droit national. Si seules les

compagnies françaises sont pénalisées et que les compagnies étrangères peuvent desservir les collectivités d'outre-mer, la libre concurrence entre les compagnies quelle que soit leur nationalité ne serait pas respectée.

La transcription juridique proposée n'inclut donc pas cette partie.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Compléter l'article R229-37-7 du code de l'environnement

«[...] Chaque année à partir de 2013, au plus tard le 31 mars, chaque exploitant d'aéronef ayant au préalable soumis un plan de surveillance de ses émissions soumet à l'autorité compétente une déclaration des émissions résultant de ses activités aériennes de l'année précédente, ces données d'émissions étant vérifiées selon les dispositions de l'article L. 229-14. L'autorité compétente transmet les déclarations des exploitants à la Commission européenne ainsi qu'au teneur du registre mentionné à l'article L. 229-16. **Chaque exploitant d'aéronef compense ses émissions carbonées non éliminées et constatées dans son bilan carbone annuel**».

Créer un arrêté d'application de l'article R229-37-7 au code de l'environnement avec des dispositions particulières pour l'Outre-mer :

« Art 1^{er} : les compagnies aériennes [nationales ?] desservant les départements et collectivités d'outre-mer compensent leurs émissions par des puits de carbonés ».

« Art 2 : à partir [du 1^{er} octobre 2020] les compagnies compensent de façon volontaire 40 % de leurs émissions de gaz à effet de serre ;

À compter du 1^{er} janvier 2022 les compagnies compensent de façon volontaire 60 % de leurs émissions de gaz à effet de serre et de façon obligatoire 40% de leurs émissions de gaz à effet de serre ;

À compter du 1^{er} janvier 2024, les compagnies compensent de façon volontaire 80 % de leurs émissions de gaz à effet de serre et de façon obligatoire 60% de leurs émissions de gaz à effet de serre ;

À compter du 1^{er} janvier 2027, les compagnies compensent de façon volontaire 100% de leurs émissions de gaz à effet de serre et de façon obligatoire 80% de leurs émissions de gaz à effet de serre ».

Art 3 : Les compensations en puits de carbone s'effectuent [prioritairement ?] sur les territoires des DOM et COM où sur tout autre territoire.

Art 4 : La mise en œuvre des compensations carbone fait l'objet d'un rapport annuel consultable. [déjà exigé dans les bilans carbone annuels proposés au-dessus]