

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Non soutenu

AMENDEMENT

N° 2643

présenté par
M. Cabaré

ARTICLE 36

À la fin de l'alinéa 4, supprimer le mot :

« trente ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'interdiction des vols intérieurs en France est non seulement inappropriée dans le contexte actuel de crise que connaît l'aéronautique mais est de surplus inefficace sur l'environnement.

En effet, le transport aérien ne contribue qu'à hauteur de 2,5 des émissions de Co2 mondiales.

Il est par ailleurs souligné que le trafic aérien intérieur y compris outre-mer ne représente que 1.6% des émissions totales de CO2 de la France et la part des émissions des vols intérieurs à la métropole est de moins de la moitié (44%). (Le chiffre provient du site du Ministère de la Transition Ecologique <https://www.ecologie.gouv.fr/emissions-gazeuses-liees-au-traffic-aerien>)

Le secteur est, par ailleurs, frappé de plein fouet par la crise sanitaire affectant l'avenir de ce secteur.

Or, il convient ici de rappeler que la France est le seul pays au monde à pouvoir concevoir tout type d'aéronef grâce à une industrie d'excellence et stratégique pour le pays qui emploie 200 000 emplois directs dont une très grande majorité sont ancrés sur le territoire national.

Il est aussi précisé que l'industrie aéronautique française va accélérer la mise en service de l'avion vert, dès 2035 au lieu de 2050, c'est-à-dire une aviation totalement décarbonée et ainsi rester une industrie pionnière qui contribue au rayonnement de la France partout dans le monde.

Mais la démarche vers l'indispensable réduction du bilan carbone des activités humaines ne doit pas s'appuyer sur des hypothèses de technologies figées.

En effet, l'industrie aéronautique française et européenne, en lien avec l'écosystème de l'énergie, déploie aujourd'hui un plan ambitieux qui vise à produire un avion décarboné dès 2035, mais également, à court terme, à massifier l'usage de carburants durables ainsi que de procédures opérationnelles réduisant la consommation des appareils.

Tout ceci implique de lourds investissements de la part des compagnies aériennes (renouvellement de leurs flottes, achats de carburants non fossiles) et des aéroports (mise en place d'infrastructures économes en carbone) qui doivent donc conserver les marges de manœuvre nécessaires dans un environnement très compétitif.

Enfin et surtout, le transport aérien est planétaire et est soumis en grande partie à une réglementation internationale qui, seule, permettrait d'imposer des règles concrètes et positives sur l'environnement et sans distorsion de concurrence.

C'est pour l'ensemble de ces raisons, qu'il convient d'atténuer, à ce stade, la portée de cette mesure.