

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Rejeté

AMENDEMENT

N° 2868

présenté par
M. Orphelin

ARTICLE 37

Rédiger ainsi cet article :

« Après l'article L. 6311-3 du code des transports, il est inséré un nouvel article L. 6311-4 ainsi rédigé :

« *Art. L. 6311-4.* – I. – Sans préjudice des articles L. 6311-1 et L. 6311-2, un aérodrome ne peut être créé, à l'exception des projets ayant pour motif des raisons de sécurité ou de défense nationale.

« II. – Sans préjudice des articles L. 6311-1 et L. 6311-2, les projets de travaux et d'ouvrage ayant pour objet l'aménagement des aérodromes ne peuvent avoir pour effet de conduire à une augmentation des capacités d'accueil des aéronefs, des passagers ou du fret de l'aérodrome à l'exception des projets ayant pour motif des raisons de sécurité ou de défense nationale. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Dans un contexte où il est indispensable de réduire le trafic aérien pour avoir une chance de rester en ligne avec les objectifs climat de l'Accord de Paris, où la crise Covid oblige à remettre à plat les projections de trafic anticipées pour les prochaines années, et où la crise économique renforce l'absurdité d'investir dans des grands projets inutiles et la nécessité d'investir en priorité dans la transition écologique, **les projets de création et d'extension d'aéroports** relèvent d'un non-sens économique et écologique.

Il intervient en **remplacement de l'article 37** actuel dont la formulation réduit fortement la portée réelle de l'interdiction des projets de création et d'extensions d'aéroports et qui n'est de ce fait **pas fidèle à l'esprit de la proposition de la Convention Citoyenne pour le Climat (proposition SD-E3** : Interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants). En effet, l'article 37 actuel :

- ne concernerait que certains projets de création ou d'extension d'aéroports, à savoir ceux qui ont besoin d'être reconnus d'utilité publique parce qu'ils nécessitent des acquisitions foncières et des expropriations pour voir le jour. Or la plupart des projets d'extension

d'aéroports se font sur des terrains déjà propriété des aéroports et ne nécessitent donc pas d'exproprier et n'ont donc pas besoin d'être reconnus d'utilité publique. Ainsi, sur la dizaine de projets en cours sur le territoire français, aucun ne nécessiterait de déclaration d'utilité publique (DUP), à l'exception de celui de l'aéroport de Nantes.

- pourrait permettre qu'un projet de création ou d'extension d'aéroport qui entraîne une augmentation des émissions de gaz à effet de serre puisse voir le jour si les émissions sont compensées. Or, la compensation représente un jeu dangereux pour le climat, dans un contexte où la crise climatique impose de réduire les émissions et non de les compenser et où l'efficacité réelle de l'approche et des projets de compensation est largement remise en cause.
- n'entrerait en vigueur qu'au 1er janvier 2022, alors que de nouveaux projets d'extension d'aéroport pourraient se voir autorisés entre-temps.

La nouvelle rédaction proposée permet de revenir à une réelle interdiction des projets de création et d'extensions d'aéroports, et non à un simili d'interdiction comme c'est le cas avec l'article 37 actuel.

Cet amendement est issu d'une proposition de Greenpeace conjointement avec le Réseau Action Climat et Notre Affaire à Tous.