

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

8 novembre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4482)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**SOUS-AMENDEMENT**

N° II-3517

présenté par

M. Ruffin, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud,  
M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, Mme Panot, M. Prud'homme, M. Quatennens,  
M. Ratenon, Mme Ressiguiier, Mme Rubin et Mme Taurine

à l'amendement n° 2388 du Gouvernement

-----

**APRÈS L'ARTICLE 42****Mission « Investissements d'avenir »**

Compléter cet amendement par l'alinéa suivant :

« 4° Le deuxième alinéa du IV est complété par les mots : « , indiquant le calendrier de développement de l'avion bas-carbone et la façon dont cette technologie s'inscrit dans la lutte contre le réchauffement climatique ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Par cet amendement, nous demandons la remise d'un rapport indiquant le calendrier de développement de l'avion bas-carbone et la façon dont cette technologie s'inscrit dans la lutte contre le réchauffement climatique. En effet, à ce stade, aucun élément ne permet de croire à la date de mise en circulation annoncée par le gouvernement, ni à la pertinence de cette technologie au regard de l'urgence climatique.

Lors de la présentation du plan France 2030, Emmanuel Macron a annoncé le développement d'avions bas carbone en 2030, tandis que le PDG d'Airbus parle d'un développement d'un avion neutre en carbone pas avant 2035. 300 compagnies aériennes regroupées dans l'Association du transport aérien international (IATA), ne visent la neutralité qu'en 2050. Au-delà des questions d'échéance, il est nécessaire de rappeler que l'avion neutre en carbone est un mythe, car il nécessite des biocarburants qui concourent à la déforestation importée, ou s'appuie sur des techniques de

compensation carbone. Nous avons d'autres priorités : relancer véritablement l'investissement dans le secteur ferroviaire.

La réforme ferroviaire de 2014, a scindé l'édifice SNCF en trois établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC). Puis, celle de 2018, a changé le statut d'EPIC pour celui de société nationale à capitaux publics : c'est le premier pas habituel vers une privatisation. L'exemple de GDF l'illustre bien. Depuis, d'un côté, SNCF Réseau s'endette inexorablement car l'entretien des rails est un coût, de l'autre les profits de SNCF Mobilités, séparé, ne finance pas le réseau. Cela permet au gouvernement, en échange de la reprise de cette dette, de justifier l'objectif absurde et purement idéologique d'équilibre dès 2024, qui aggrave le sous-développement ferroviaire qui frappe la France depuis des décennies. L'hexagone compte déjà deux fois moins de lignes ferroviaires (30 000 km) qu'à la création de la SNCF dans les années 1930 (60 000 km en comptant les lignes locales) et a perdu plus de 10 000 km de lignes nationales).

En plus d'être une régression pour la mobilité des Français, le démantèlement de la SNCF est un désastre écologique. Alors que le ferroviaire représente 10% des trafics de personnes et de marchandises en France, le rail ne représente que 2% de l'énergie consommée par les transports et 1% des gaz à effet de serre qu'ils émettent. Pourtant, le ferroviaire de fret et de voyageurs continue de régresser, au profit des transports routiers polluants.