

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 3858

présenté par

M. Lagleize, M. Laqhila, Mme Poueyto, M. Bru et M. Cabaré

ARTICLE 35

À l'alinéa 1, substituer aux mots :

« à partir de 2025 »,

les mots :

« dès que le trafic aérien, d'une année civile, vers et à l'intérieur du territoire français, atteint, en nombre de passagers, le trafic de l'année 2019 ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 35 du présent projet de loi prévoit de mettre en œuvre un prix du carbone à partir de 2025.

Or, deux instruments donnant un « signal prix » sur les émissions du transport aérien sont déjà actuellement en vigueur : le système d'échange de quotas d'émissions européen (SEQUE-UE ou EU ETS) et le *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation* (CORSA) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), mécanisme mondial de compensation, au niveau international.

Même si la France doit drastiquement réduire ses émissions de gaz à effet de serre pour atteindre ses objectifs de neutralité carbone d'ici 2050, s'agissant du transport aérien comme pour d'autres, les mesures européennes et internationales sont préférables aux mesures nationales car elles permettent d'éviter les distorsions de concurrence entre États et de limiter le transfert des émissions du transport aérien vers d'autres pays qui ne seraient pas soumis aux mêmes mesures.

En effet, cette mesure pourrait avoir, au-delà des secteurs aérien et touristique, un impact négatif sur l'attractivité économique de la France et de ses territoires. Les hubs aéroportuaires français seraient également pénalisés, en l'absence d'harmonisation européenne, par rapport à leurs voisins européens vers lesquels les trafics moyens et long-courriers se redirigeraient, compte tenu du coût plus élevé d'un passage dans les hubs français du fait de ce prix du carbone.

En outre, alors que le secteur du transport aérien subit une crise sans précédent en raison de la pandémie de la COVID-19 et que les prévisions actuelles n'anticipent pas de retour à des échanges aériens au niveau pré-crise avant 2024 au mieux et 2029 au pire, ajouter une contrainte supplémentaire à partir de 2025, via une augmentation de la fiscalité sur le kérosène et/ou la suppression des quotas gratuits dont bénéficient aujourd'hui les compagnies aériennes à hauteur de 50 % de leurs besoins, pourrait être préjudiciable pour l'ensemble du secteur aérien et avoir des répercussions négatives sur la filière aéronautique.

Le présent amendement prévoit donc de décaler dans le temps l'objectif que se fixe l'État d'instaurer un prix du carbone, afin de prendre en compte la crise sans précédent à laquelle fait face le transport aérien depuis l'émergence de la pandémie de la COVID-19.

Il prévoit une entrée en vigueur d'un prix du carbone dès que le trafic aérien de, vers et à l'intérieur du territoire français d'une année civile aura atteint, en nombre de passagers, le trafic de l'année 2019.