

ASSEMBLÉE NATIONALE

31 mars 2023

VISANT À INTERDIRE LES VOLS EN JETS PRIVÉS - (N° 885)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 23

présenté par

M. Vermorel-Marques, M. Marleix, Mme Bonnivard, M. Bony, M. Boucard, M. Bourgeaux, M. Breton, M. Brigand, M. Fabrice Brun, M. Cinieri, M. Ciotti, M. Cordier, Mme Corneloup, Mme D'Intorni, Mme Dalloz, M. Descoeur, M. Di Filippo, M. Dive, M. Dubois, Mme Duby-Muller, M. Dumont, M. Forissier, M. Gaultier, Mme Genevard, M. Habert-Dassault, M. Herbillon, M. Hetzel, M. Juvin, M. Kamardine, M. Le Fur, M. Emmanuel Maquet, Mme Alexandra Martin, Mme Frédérique Meunier, M. Minot, M. Neuder, M. Pauget, Mme Petex-Levet, M. Pradié, Mme Périgault, M. Ray, M. Rolland, Mme Serre, Mme Tabarot, M. Taite, M. Thiériot, Mme Valentin, M. Vatin, M. Jean-Pierre Vigier, M. Vincendet et M. Viry

ARTICLE 2

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cette proposition de loi, qui vise à interdire les jets privés pour réduire les émissions de CO₂, a un objectif louable mais recèle de nombreux effets pervers.

Tout d'abord, le secteur de l'aviation d'affaires, auquel s'intègre étroitement la flotte dite des « jets privés », représente une part mineure des émissions de CO₂ (3 % des émissions du transport aérien en France soit 0,2 % des émissions du pays et 0,001 % des émissions mondiales). Une année de fonctionnement de l'ensemble des 2 100 Falcon en service dans le monde équivaut ainsi à 24 h de flux mondial de streaming vidéo, 5 h de trafic mondial des camions et 2 jours et demi de fonctionnement des centrales thermiques allemandes !

A contrario, derrière cet impact négatif relativement faible, se cache une industrie essentielle à la décarbonation du secteur des transports de par sa contribution aux programmes de recherche visant à parvenir à une aviation décarbonée. C'est par ailleurs l'aviation d'affaires qui est la plus en pointe en matière de décarbonation, avec des carburants utilisant déjà 50 % de SAF et des consommations modérées par rapport au reste de la flotte aérienne.

Ensuite, l'aviation d'affaires est un secteur clé de l'économie française (101 500 emplois directs et indirects et un large tissu de PME/PMI) qu'il convient de protéger et de soutenir. La France est l'un des rares pays à disposer d'une filière aéronautique puissante, génératrice et exportatrice d'emplois, dotée d'un chiffre d'affaires de 28,9 milliards d'euros pour l'aviation d'affaires. La France est le premier marché d'Europe en termes de mouvements de jets privés.

Interdire ces vols permis par l'aviation d'affaires, ce serait porter atteinte à un secteur industriel d'excellence pour la France, et laisser cette activité aux États-Unis ou à la Chine.

Enfin, la réalité des usages témoigne que 80 % des vols opérés en France sont à vocation professionnelle, les 20 % restant se répartissant entre des vols d'État, des vols médicaux (évacuations sanitaires et transport d'organe) et des vols privés. L'aviation d'affaires est un moyen de transport sûr et rapide, complémentaire de l'aviation de ligne et du TGV, permettant le développement économique des territoires à travers un maillage important d'aérodromes. L'immense majorité des vols d'affaires concerne en effet des destinations non desservies par l'aviation de ligne (254 aérodromes desservis contre 30 pour l'aviation de ligne) et le réseau ferroviaire français, essentiellement en étoile et qui ne relie correctement la province qu'à Paris, n'offre pas la souplesse d'utilisation et la diversité de dessertes ville à ville de l'aviation d'affaires. Reims-Clermont-Ferrand (387 km), c'est 1h10 en PC12 contre 5 h en voiture (la ligne Paris-Nice, deuxième route empruntée par l'aviation d'affaires en France, étant essentiellement l'apanage d'une clientèle étrangère).

Pour toutes ces raisons, il est donc proposé de supprimer cet article.