

ASSEMBLÉE NATIONALE

24 mars 2023

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

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**AMENDEMENT**

N ° CD28

présenté par
M. Vermorel-Marques

ARTICLE ADDITIONNEL**AVANT L'ARTICLE PREMIER, insérer l'article suivant:**

I. – Le livre IV de la sixième partie du code des transports est complété par un article L. 6400-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 6400-4. – Sont interdits, au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire métropolitain français, les services de transport aérien non réguliers de passagers ne faisant pas l'objet d'une exploitation commerciale au sens de l'article 3 du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE.

« Le premier alinéa du présent article ne s'applique pas aux vols exécutés par des aéronefs d'État et militaires, affectés à un service public, de recherche, de sauvetage, de sécurité civile, de lutte contre les incendies, sanitaires, médicaux, de travail aérien, d'instruction, d'essai ou réalisés dans le cadre des activités d'un aéroclub, ainsi qu'aux services de transports utilisant un pourcentage de biocarburant, comme défini à l'article R281-1 du code de l'énergie. Le pourcentage prévoyant cette exclusion est fixé par décret.

II. – La non application de l'interdiction aux vols en raison de l'utilisation d'un pourcentage de biocarburant est applicable de la promulgation de la présente loi jusqu'au 1er janvier 2030

III. – Le I entre en vigueur le 1er janvier suivant la promulgation de la présente loi.

IV. – Le Gouvernement remet un rapport évaluant l'impact de l'interdiction prévue à l'article L. 6400-4 du code des transports, dans sa rédaction résultant du I du présent article, dans un délai de trois ans à compter de son entrée en vigueur.

EXPOSÉ SOMMAIRE

La lutte contre le réchauffement climatique doit être une priorité et s'inscrire dans une politique volontaire de la part de l'Etat. C'est ainsi que ce dernier doit accompagner efficacement les entreprises dans cette transition, notamment par le levier de la réglementation pour les secteurs les plus polluants.

La question des jets privés fait partie de ces secteurs. Comme le rappelle l'Association européenne de l'aviation d'affaires (EBAA), ce type de transport représente en juillet près de 11% du trafic aérien en Europe, et connaît un essor notable, notamment dans une période post covid ou la recherche de garantie de ne pas voir son vol annulé, ou l'absence de promiscuité. La question de leur utilisation mérite ainsi d'être traitée, dans une perspective de lutte contre le réchauffement climatique. Reste alors la question de la méthode.

En effet, le principe d'interdiction pose de réelles limites déjà bien identifiées par les responsables politiques, avec en premier lieu - du fait de sa gravité - la destruction de pans entiers de notre économie.

C'est pourquoi, à l'interdiction, il convient de privilégier la transition lorsque diverses conditions sont remplies.

Cette règle peut ainsi parfaitement trouver une application au domaine des services de transport aérien non réguliers de passagers ne faisant pas l'objet d'une exploitation commerciale, plus communément appelés jets privés.

En effet, il convient de noter que le secteur connaît déjà une mutation notable du point de vue de sa transition, du fait de l'utilisation de biocarburants. C'est ainsi que certains vols reposent sur l'utilisation de près de 30% de ces derniers.

La limite n'en demeure pas moins certaine, avec une difficulté liée à l'offre. C'est pourquoi, une interdiction immédiate et brutale plongerait un secteur tout entier dans l'impossibilité de poursuivre son activité, et à la clef, la suppression de milliers d'emplois.

De même, la demande de cet usage s'avère aujourd'hui nécessaire pour des raisons professionnelles, face à un réseau de transport par train défaillant.

Enfin, il convient de rappeler l'intérêt du secteur des jets privés dont la suppression aurait une conséquence directe sur la transition écologique que pense poursuivre la présente proposition de Loi : les innovations en matière de décarbonation sont d'abord testées sur les petits avions

Face à l'ensemble de ces éléments et constats, dans une logique de transformation d'un secteur plutôt que de sa destruction, le présent amendement propose la non application de la présente interdiction aux jets privés utilisant un pourcentage de biocarburant. Cette non application est application de la promulgation de la Loi, et ce jusqu'au 1 janvier 2030.