

PROJET DE LOI « CLIMAT ET RESILIENCE »

COMPTE-RENDU DISCUSSION EN SEANCE PUBLIQUE VOLET AERIEN – ARTICLES 35 A 38

Samedi 10 avril 2021

Article 35

Mme la présidente.

Je suis saisie de deux amendements de suppression, n^{os} 6799 et 7129.

La parole est à Mme Danièle Obono, pour soutenir l'amendement n^o 6799.

Mme Danièle Obono.

L'article 35 prévoit que « l'État se fixe pour objectif que le transport aérien s'acquitte d'un prix du carbone suffisant à partir de 2025, au moins équivalent au prix moyen constaté sur le marché du carbone pertinent, en privilégiant la mise en place d'un dispositif européen ». Il est également question que le Gouvernement présente au Parlement, dans un an, un rapport qui étudie les options nationales à défaut d'un dispositif européen, par exemple une augmentation de l'écocontribution tout en intégrant plusieurs critères.

Il faut noter que l'objectif fixé à l'horizon de 2025 est un prix au moins équivalent au prix moyen constaté sur le marché du carbone pertinent. L'écocontribution se situe actuellement entre 1,5 à 18 euros le billet. La Convention citoyenne pour le climat demandait qu'elle soit portée à 30 euros en-deçà de 2 000 kilomètres et à 60 euros au-delà – 180 et 400 euros en classe affaires. Autant dire que cet article n'engage à rien du tout.

M. Jean-Luc Fugit.

Ah la la !

Mme Danièle Obono.

Le Gouvernement a prévu toutes les possibilités pour échapper à la mise en place d'une véritable écocontribution renforcée, tout en essayant de donner l'impression d'avoir pris en considération une demande dont seul le contexte actuel repousserait la satisfaction. La crise ne doit pas être une excuse pour ne pas engager ce qu'il aurait fallu planifier depuis un certain nombre d'années, avec beaucoup plus de volontarisme et d'esprit d'anticipation, à savoir la réduction des émissions de gaz à effet de serre par la réduction du trafic aérien et la réorientation des salariés de ce secteur vers des emplois beaucoup plus écologiques.

Bref, il s'agit d'un enfumage de plus, d'autant que, je le rappelle, la Convention citoyenne demandait l'adoption d'une écocontribution kilométrique : on en est loin. Autant donc s'épargner le bavardage législatif et supprimer cet article.

Mme la présidente.

La parole est à M. Pierre Vatin, pour soutenir l'amendement n° 7129.

M. Pierre Vatin.

Cet amendement du président de la commission des finances Éric Woerth a pour objet de supprimer la possibilité d'augmenter la taxe de solidarité sur les billets d'avion. Le régionalisme dont vous faites preuve ici comme dans les articles précédents, en l'occurrence un régionalisme national...

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Un régionalisme national ?

M. Pierre Vatin.

...risque d'avoir les effets opposés à ce qui est recherché en entraînant, aux dépens de l'attractivité de notre territoire, un report du trafic vers nos voisins faute d'un minimum de convergence européenne.

Mme la présidente.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Nul bavardage ni enfumage dans cet article, mais bien la volonté forte de fixer un prix carbone qui corresponde à la réalité du marché. Constatons dès à présent notre désaccord sur le sujet : il ne me semble pas pertinent d'augmenter ce prix carbone dès maintenant, à l'heure où le secteur aérien est frappé de plein fouet par la crise sanitaire. Par ailleurs, si, comme nous l'avons montré en augmentant la taxe Chirac, il est important de prévoir d'autres options dans l'éventualité où nous n'arriverions pas à aboutir au niveau européen, l'objectif de cet article est bien celui d'un dispositif européen s'agissant d'un secteur très concurrentiel. Parce qu'il me semble important de privilégier avant tout ce cadre européen, je suis très opposé à la suppression de cet article 35.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, *ministre délégué.*

J'ajouterai à ce que M. le rapporteur vient de dire sur la crise qu'outre l'écocontribution, le transport aérien est déjà soumis au système des quotas au niveau européen, à la compensation CORSIA (régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale) au niveau international, à la TIRIB, taxe incitative que nous avons mise en place pour favoriser l'incorporation des biocarburant à compter de cette année, et que par ailleurs nous menons une action concertée au niveau européen pour aboutir à une convergence fiscale : il me semble que du point de vue de la fiscalité, le secteur aérien est déjà bien servi, tant au niveau national qu'au niveau européen et international.

Par ailleurs, si le sujet est de décarboner l'aviation et de réduire son impact environnemental, je rappelle que des moyens considérables sont alloués à la décarbonation du secteur, qu'il s'agisse des opérations au sol comme des opérations aériennes, et à l'action globale que nous menons, avec l'industrie aéronautique française et européenne, pour, non seulement décarboner, mais aussi construire la future génération d'avions sobres en carbone. Nous avons toute la filière pour le faire, ici en France et à l'échelle européenne, et je crois que le secteur saura démontrer sa détermination, à la satisfaction de chacun.

Mme la présidente.

La parole est à M. David Habib.

M. David Habib.

Je note d'abord que ce texte de loi ne compte aucune mesure de défiscalisation en faveur de l'usage des biocarburants dans l'aérien. Nous avons été plusieurs à nous exprimer là-dessus lors du débat organisé par le groupe Dem sur les mutations du transport aérien et à demander au Gouvernement d'être cohérent. Qu'il appelle de ses vœux la construction d'un nouvel avion pour 2035, certes, mais il peut d'ores et déjà mettre en place un certain nombre de dispositions, notamment fiscales, pour améliorer la compétitivité de ces carburants plus respectueux de l'environnement, qui sont aujourd'hui disponibles et qui peuvent être utilisés par les compagnies aériennes.

Par ailleurs, la réponse de M. le rapporteur est pleine de pertinence quand il évoque la dimension européenne. C'est une autre grosse lacune de ce projet de loi : on se comporte comme si la France était une île qui n'aurait pas à subir la concurrence ni à nouer des partenariats avec les autres pays européens.

Je voudrais enfin porter à la connaissance de l'ensemble de notre assemblée des chiffres qui permettent de mesurer la gravité de ce que nous allons décider. En 2020, l'Occitanie et la Nouvelle-Aquitaine ont perdu 8 000 emplois dans l'aéronautique – 6 000 en Occitanie et 2 000 en Nouvelle-Aquitaine. Huit mille emplois ! Cela veut dire que les gains en termes de création d'emplois en 2018 et 2019 ont été effacés en 2020. C'est dire combien le contexte est dramatique pour une industrie aéronautique qui pèse 22 % de l'emploi industriel de ces deux régions. C'est le premier secteur industriel de l'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine, avec 1 500 entreprises réparties entre ces deux régions.

Nous sommes un certain nombre de députés de ces deux régions à être venus un samedi à Paris...

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général.

En avion !

M. David Habib.

Certes, puisqu'il n'y a pas d'alternative ferroviaire ! Si nous sommes là, c'est pour vous dire qu'il ne s'agit pas d'adopter le gadget à la mode : ce que veulent les femmes et les hommes qui travaillent sur nos territoires, dans ce secteur, ce sont des réponses équilibrées. C'est pourquoi je ne suis pas sur la ligne de Mme Obono et je veux exprimer ici une sensibilité particulière, en plein accord, je crois, avec mon collègue Aviragnet.

Mme la présidente.

La parole est à Mme Danièle Obono.

Mme Danièle Obono.

Je veux, pour aller dans le sens de notre collègue, rappeler le soutien plein et entier que nous apportons aux salariés de l'aéronautique, notamment à des initiatives comme « pour un Airbus du climat », lancée par des ingénieurs et d'autres professionnels du secteur qui ont conscience de la nécessité d'anticiper et de planifier la mise au service d'une véritable transition écologique de leur savoir-faire et de leurs compétences. C'est le sens que devrait prendre nos débats sur le secteur aérien : plutôt que de retarder sans cesse le moment de prendre les mesures nécessaires, il faut réorienter le secteur tout en préservant l'emploi parce que c'est un des enjeux d'une bifurcation écologique et solidaire que de non seulement maintenir mais développer l'emploi. C'est la vision qui fait défaut à ce texte de loi et c'est pourtant ce qu'attendent les salariés qui ont conscience de la nécessité de s'engager dans cette transition, à la différence du Gouvernement actuel, qui n'apporte pas de réponses conséquentes en matière écologique et sociale. Voilà ce que nous contestons au travers de cet amendement.

(Les amendements identiques n^{os} 6799 et 7129 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

Les amendements identiques n^{os} 4922 de M. Jean-Luc Lagleize et 5173 de M. Jean-Pierre Vigier sont défendus.

(Les amendements identiques n^{os} 4922 et 5173, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

Je suis saisie de deux amendements, n^{os} 165 et 5003, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 165 de Mme Delphine Batho est défendu.

La parole est à M. Nicolas Turquois, pour soutenir l'amendement n° 5003.

M. Nicolas Turquois.

Comme je l'ai dit en commission, la filière aéronautique a les deux genoux à terre, alors qu'elle irrigue nos territoires par tous les emplois qu'elle peut apporter. La filière aéronautique est une filière d'excellence en France : notre pays est peut-être l'un des trois seuls pays capables de construire un avion de A à Z. Il nous semble important de laisser à cette filière le temps se relever de la situation économique catastrophique dans laquelle elle se trouve. C'est pourquoi nous proposons que ces mesures s'appliquent 18 mois après qu'elle aura retrouvé son volume d'activité d'avant le covid.

Mme la présidente.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur thématique.

J'approuve totalement ce que vous avez dit de la filière aéronautique qui fait la fierté de nos territoires mais aussi de son état actuel. Je pense néanmoins nécessaire de maintenir l'objectif de 2025 afin d'avoir une date précise plutôt qu'une échéance indéterminée dont on nous reprocherait l'imprécision. C'est pourquoi je suis défavorable à votre amendement.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

S'agissant de l'objectif politique, les termes du débat sont clairement posés : il y a ceux qui sont des partisans assumés de la décroissance du transport aérien – et c'est respectable – et il y a ceux qui veulent décarboner le transport aérien, dont nous sommes. Nous ne voulons pas reculer sur les objectifs de décarbonation, et ce d'autant moins que la filière a absolument tous les atouts pour les atteindre.

S'agissant des biocarburants, sujet dont nous avons débattu récemment, je partage le point de vue de M. Habib sur l'objectif d'incorporation de biocarburants : d'ores et déjà les moteurs peuvent incorporer 50 % de biocarburant ; on sera peut-être à 100 % dans un avenir proche. Il faudra donc être plus ambitieux en la matière mais je crois qu'il faut aussi soutenir d'une seule voix la seule industrie qui permette à la France d'être un acteur majeur de la concurrence mondiale. Ce serait une erreur immense que de fragiliser notre industrie aéronautique qui a tous les atouts en main pour réussir sa décarbonation dans un horizon de temps compatible avec nos engagements environnementaux.

Mme la présidente.

La parole est à M. Joël Aviragnet.

M. Joël Aviragnet.

Élu de la Haute-Garonne, je vais aller dans le sens de mon collègue Habib, évidemment. L'industrie aéronautique est sa grande force de ce département, mais c'est aussi sa grande faiblesse. Actuellement nous sommes dans une situation dramatique ; sur les 6 000 emplois perdus en Occitanie, quasiment la moitié l'ont été par la Haute-Garonne : je vous laisse imaginer les conséquences pour les salariés concernés. Il ne s'agit pas de s'opposer à une transition écologique à laquelle je suis tout à fait favorable mais il faut aussi tenir compte de ce que les salariés, de ce que nous sommes en train de vivre au quotidien, notamment en adaptant le calendrier des mesures.

Mme Sylvia Pinel.

Très bien !

Mme la présidente.

La parole est à M. Philippe Michel-Kleisbauer.

M. Philippe Michel-Kleisbauer.

Je veux, à l'occasion de l'examen de cet amendement que nous soutenons, abonder dans le sens de notre collègue et de M. David Habib. Ce n'est pas seulement une question d'emplois ni de fierté nationale, monsieur le rapporteur : c'est aussi une question stratégique. Le développement de certains outils militaires comme les ravitailleurs en vol A330 MRTT développés par Airbus, nous ont permis d'échapper à la dépendance que nous avons vis-à-vis des KC-135 et C-135 FR américains. Si aujourd'hui nous pouvons équiper nos armées de ces outils, c'est parce que nous avons une industrie qui, portée par une vague commerciale dominante, vous l'avez rappelé, nous a permis de lisser les coûts et d'arriver à ce niveau de technologie. Faire tout ce qui est susceptible de maintenir cette industrie au niveau où elle est aujourd'hui aura aussi une incidence directe sur notre outil stratégique, d'où l'importance de lui donner des délais qui lui permettront d'absorber le choc que nous vivons aujourd'hui.

C'est certes contraignant au regard de notre objectif de 2025, mais 18 mois après le retour au niveau de trafic de 2019, ce n'est pas énorme. Je vous invite donc, mes chers collègues, à considérer non pas seulement les questions d'emploi ou de fierté nationale mais aussi les retombées stratégiques de l'aéronautique française.

Mme la présidente.

La parole est à Mme Sylvia Pinel.

Mme Sylvia Pinel.

Le groupe Libertés et territoires soutient l'amendement. L'aéronautique est essentiel pour la préservation de l'emploi, l'attractivité des territoires, et le maintien de compétences d'excellence. Ce secteur est aussi un atout pour notre pays car la France est l'un des rares pays occidentaux dans lesquels un avion de ligne peut être construit de A à Z. Il importe de prendre en compte la crise que traverse la filière aéronautique à cause de la pandémie. Nous devons, dans le même temps, nous mobiliser pour accroître la décarbonation de cette industrie – j'aurai l'occasion d'y revenir.

Mme la présidente.

La parole est à M. Nicolas Turquois.

M. Nicolas Turquois.

Je souhaite apporter quelques éléments complémentaires. Danièle Obono a plaidé en faveur d'une progression sociale et écologique de l'industrie aéronautique.

Celle-ci se caractérise par la valeur ajoutée qu'elle apporte mais aussi par les nombreuses entreprises réparties sur tout le territoire. Notre collègue a cité la Haute-Garonne mais toute la Nouvelle-Aquitaine, du Béarn jusqu'au nord du Poitou, est constellée de petites entreprises qui emploient trente ou quarante personnes pour fabriquer des pièces d'excellence – ce sont des ingénieurs, des techniciens, des ouvriers spécialisés plutôt mieux payés que la moyenne. Pour assurer une offre sociale puissante, le modèle économique doit produire de la richesse, qui, à son tour, permet d'appeler des cotisations sociales.

Ensuite, le texte vise à diminuer notre impact en matière de gaz à effet de serre. D'un côté, les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien représentent 3 à 4 % des émissions totales, sachant que la France émet 1 % des gaz à effet de serre mondiaux. De l'autre, la France participe en totalité ou en partie à la fabrication de 50 % des avions de ligne dans le monde entier grâce à Airbus. Préférons-nous agir, pour la diminuer, sur la consommation de 50 % des avions de ligne ou sur 3 ou 4 % de 1 % ? Aujourd'hui, un Airbus A320neo consomme 2,5 litres aux 10 kilomètres par passager : c'est moins qu'une voiture individuelle avec un seul passager.

M. Bruno Millienne.

C'est le principe de réalité !

M. Nicolas Turquois.

Il faut avoir en tête ces ordres de grandeur.

Misons sur l'excellence. Les ingénieurs sont capables d'améliorer la consommation des avions : une baisse de 10 % se répercute sur 50 % de la flotte mondiale. Préservons la filière aéronautique en France.

Mme la présidente.

La parole est à Mme Marie Lebec.

Mme Marie Lebec.

Nous sommes tous très attachés à la préservation de la filière aéronautique en France, filière d'excellence dans laquelle nous disposons de savoir-faire nombreux.

L'article 35 est équilibré. La reprise du trafic aérien n'est pas prévue avant 2025 et le délai de dix-huit mois demandé par l'amendement retarderait l'application du texte. Il serait dommage d'attendre presque deux quinquennats supplémentaires.

En outre, le rapport qui doit être remis à l'issue de la présidence française du Conseil de l'Union européenne en vertu de l'article 36 A jouera le rôle d'une clause de revoyure pour vérifier si la disposition peut être appliquée réellement. Compte tenu des enjeux et de la crise sans précédent qu'elle traverse, la filière aéronautique a besoin de visibilité et de prévisibilité – nous sommes tous d'accord sur ce point – et l'article 35 tel qu'il est rédigé permet de lui en donner.

Mme la présidente.

La parole est à Mme Danièle Obono.

Mme Danièle Obono.

Il y a peut-être un malentendu. Nous souhaitons en même temps favoriser la décarbonation du transport aérien et réduire le trafic. On ne peut pas vouloir montrer l'exemple, au niveau international notamment, tout en conservant les volumes actuels. C'est contradictoire. Je vous renvoie à nouveau à la pétition « pour un Airbus du climat » lancée par des ingénieurs du secteur aéronautique. Ils le disent : le statu quo stratégique est voué à l'échec. Ce sont les professionnels eux-mêmes...

M. Bruno Millienne.

Une petite partie de professionnels idéologues !

Mme Danièle Obono.

... qui portent ce regard sur leur secteur. Nous devrions nous en inspirer. Il est possible de décarboner et de réduire le trafic tout en faisant prendre un virage à un secteur d'excellence qui peut mettre les savoir-faire et les compétences accumulés au service d'une telle ambition.

(Les amendements n^{os} 165 et 5003, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

L'amendement n° 728 de Mme Laurence Trastour-Isnart est défendu.

(L'amendement n° 728, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

Les amendements n°s 2784 de M. David Lorion et 4954 de M. Jean-Luc Lagleize, pouvant être soumis à une discussion commune, sont défendus.

(Les amendements identiques n°s 2784 et 4954, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

Je suis saisie de trois amendements, n°s 6185, 1159 et 5985, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 1159 et 5985 sont identiques.

La parole est à Mme Nadia Essayan, pour soutenir l'amendement n° 6185.

Mme Nadia Essayan.

L'amendement vise à instaurer un prix plancher pour les billets d'avion – l'Autriche l'a fait en le fixant à 40 euros. C'est une mesure vertueuse à plusieurs titres : elle permet de mettre un terme à la guerre des prix sans merci que se livrent les compagnies aériennes et qui vident leur trésorerie, améliorant ainsi leur équilibre économique à long terme ; elle permet de redonner de la place aux transports terrestres qui souffrent aujourd'hui de la baisse des prix continuelle du transport aérien. Il faut absolument voter ce très bon amendement !

Mme la présidente.

L'amendement n° 1159 de M. Guy Bricout est défendu.

La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 5985.

M. Gérard Leseul.

Monsieur le ministre, vous serez d'accord avec nos amendements, puisque vous l'avez déclaré, voler à 10 euros, ce n'est pas possible.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Absolument !

M. Gérard Leseul.

Il faut donc instaurer un prix plancher qui permette aux compagnies aériennes de reconstituer un peu une trésorerie et d'arrêter une guerre des prix destructrice de valeur et d'emplois. Voilà pourquoi nous vous demandons de voter ces amendements à une large majorité.

Mme la présidente.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Je partage votre objectif à telle enseigne que j'ai travaillé, main dans la main – je tiens à le dire – avec Hubert Wulfranc, pour introduire un nouvel article – l'article 36 A – dont l'objet est très simple. Partant du principe que la régulation du prix des billets d'avion relève de l'échelon européen, il est proposé de profiter de la présidence française de l'Union européenne pour faire de l'évolution de la réglementation une priorité et pour lutter contre les prix bas qui ne sont en rien révélateurs des prestations fournies, vous avez raison. Nous devons donc travailler à une convergence européenne. Nous ne pouvons pas agir à l'échelle nationale. L'expérience de l'Autriche que vous avez pris, madame Essayan, risque malheureusement de se heurter à la réglementation européenne. J'émetts un avis défavorable.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Je partage tout ce qui a été dit sur l'objectif. Cependant, nous avons examiné le modèle de l'Autriche : il est adapté à son marché intérieur et conçu pour Austrian Airlines, mais il ne peut pas être facilement transposé au marché français et n'est pas compatible avec le droit français. En revanche, il y a des choses assez simples à faire pour instaurer une régulation sociale du secteur. C'est d'ailleurs un sujet que nous avons inclus dans les négociations avec la Commission européenne sur Air France-KLM. Aujourd'hui, il existe deux facteurs de dumping sur le prix des vols. Le premier, c'est la concurrence que les compagnies *low cost* cherchent à créer entre les régions : vous proposez à Dijon et à Dole, qui sont distantes de 35 kilomètres, d'accueillir la même rotation. Cela s'apparente plutôt parfois à du rançonnement de collectivités, puisque celles-ci sont contraintes d'accorder des subventions très élevées. Il faut y mettre un terme.

Deuxième facteur, les compagnies aériennes qui opèrent des vols *low cost*, bien souvent, ont prospéré soit parce que leur modèle n'est pas conforme au droit européen mais qu'elles sont rarement sanctionnées, en tout cas au niveau où elles devraient l'être, soit parce qu'elles agissent aux marges grises du droit européen. Je prends un exemple : certaines compagnies aériennes emploient des personnels qualifiés d'indépendants alors qu'ils sont des salariés, subordonnés. Il faut y mettre fin. C'est l'objectif du Gouvernement et nous y avons déjà rallié, je l'ai dit, plus de dix pays européens. La présidence française doit être l'occasion de concrétiser la régulation sociale du secteur aérien. Ce que je dis s'applique aussi au secteur maritime qui donne lieu, à bien des égards, à des situations encore plus dramatiques, croyez-moi.

C'est la voie que nous devons suivre collectivement pour parvenir à réguler en matière sociale un secteur qui, depuis bien trop longtemps, a très largement fait fi de la morale et de la dignité.

(L'amendement n° 6185 n'est pas adopté.)

(Les amendements identiques n°s 1159 et 5985 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

Sur l'article 35, je suis saisie par le groupe La République en marche d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

L'amendement n° 282 de Mme Delphine Batho est défendu.

(L'amendement n° 282, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 5990.

M. Gérard Leseul.

Il est demandé au Gouvernement de présenter sa feuille de route pour l'instauration d'un prix carbone applicable au secteur aérien avant la fin de la présente législature et non plus tard, comme il est proposé. Nous souhaitons vous entendre de nouveau sur le sujet, monsieur le ministre délégué.

Mme la présidente.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

La demande de rapport adoptée en commission satisfait pleinement votre demande. En outre, le délai prévu par l'amendement semble un peu court : nous ne savons pas quand la loi sera promulguée. Je vous invite à retirer l'amendement, à défaut, j'y serai défavorable.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Il n'y a pas de malice dans ce calendrier, monsieur le député. Nous en avons déjà discuté en commission. Il est lié au travail de préparation que nous essayons de réduire au maximum, un travail de production réglementaire ainsi qu'aux procédures européennes et françaises. C'est le calendrier qui nous paraît le plus crédible, même si je partage l'objectif d'aller vite.

M. Dominique Potier.

Vous pourriez le faire !

Mme la présidente.

La parole est à M. David Habib.

M. David Habib.

Je souhaitais revenir sur le point précédent. Monsieur le ministre, je vous suis sincère lorsque vous parlez des vols *low cost* – il n'y a aucune raison de douter de votre parole. Mais comment pouvez-vous continuer à tenir un tel discours, que je sais correspondre à vos convictions, et accepter qu'Air France se comporte comme elle le fait sur certaines destinations ?

Nous parlerons tout à l'heure des destinations vouées à ne plus être desservies. Mais nos collègues du Nord ne savent pas ce qu'il se passe actuellement au Sud. Au Sud, Air France retire tous ses avions !

Dans quelque temps, il n'y aura plus d'avions ni de liaisons intérieures ; à part pour Perpignan – je salue à cet égard la capacité de conviction de M. Castex –, il ne restera que la filiale *low cost* d'Air France, Transavia, qui ne possède pas un seul Airbus. Monsieur le ministre délégué, lorsque nous avons échangé à ce propos, vous m'avez donné une réponse objectivement vraie, à savoir qu'en raison des coûts de maintenance, une compagnie doit employer des appareils du même type. Par ailleurs, les contrats de Transavia ne sont pas identiques à ceux d'Air France et cette situation a pesé notamment sur les organisations syndicales et sur les discussions entre ces dernières et la direction d'Air France.

Remettre en cause ce qui existe est certes un jeu bien français, et il est juste de le faire – je suis l'un de ceux qui sont intervenus pour remettre en cause la relation de l'aéroport de Pau avec Ryanair –, mais on ne peut pas à la fois dire tout ce que l'on dit à propos de Ryanair et d'autres compagnies, et accepter comme un état de fait la vampirisation de certaines lignes très profitables, comme celles de Biarritz, Tarbes, Pau ou Montpellier, au bénéfice d'une filiale dont le siège est aux Pays-Bas, dont la flotte est composée exclusivement de Boeing et dont les salariés savent qu'à terme, il leur sera proposé un contrat totalement dérogatoire par rapport à celui qu'Air France conclut aujourd'hui avec ses salariés.

Vous avez eu raison d'évoquer tout à l'heure le trafic maritime – et, du reste, M. Potier approuve. Étant pour ma part Béarnais, et non pas Basque, la circonscription dont je suis élu n'a pas de façade maritime, même si mon département en a une. Pour ce qui concerne l'avion, en

tout cas, il est encore temps de réagir. Nous parlerons tout à l'heure des voyages d'une durée inférieure à deux heures trente, mais écartons pour l'instant cette question qui peut créer un clivage entre nous : il existe aujourd'hui une situation qui se caractérise par un laisser-faire de la part du Gouvernement et une prise de position de la direction d'Air France, inspirée par des méthodes canadiennes, qui met à mal le modèle français de la compagnie nationale. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOC, GDR et LT.*)
(*L'amendement n° 5990 n'est pas adopté.*)

Mme la présidente.

L'amendement n° 5312 de M. Jean-Marc Zulesi est rédactionnel.
(*L'amendement n° 5312, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

Mme la présidente.

La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 2992.

M. Gérard Leseul.

Il s'agit d'un amendement auquel tiennent nos amis d'outre-mer. Dans l'alinéa 2, il est préférable d'utiliser, au lieu du mot « métropolitain » que vous avez employé, le mot « hexagonal ».

Mme la présidente.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Le terme utilisé l'est par cohérence avec les articles du code des transports, et en particulier l'article L. 1803-1. Je demande donc le retrait de cet amendement.

M. Dominique Potier.

Il faut changer le code !

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Je comprends parfaitement la question sur le plan politique et nous nous étions engagés à nous pencher sur la question, mais les travaux de toilettage légistique sont trop importants pour

espérer parvenir à les conclure avant l'adoption définitive du texte. Matériellement, nous ne disposons ni des outils ni du temps nécessaires pour atteindre cet objectif.

Mme la présidente.

La parole est à M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul.

Il faut être ambitieux et, à la cohérence lexicale, je préfère la cohérence sociale de toute la France.

(L'amendement n° 2992 n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

L'amendement n° 4955 de M. Jean-Luc Lagleize est défendu.

(L'amendement n° 4955, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 899.

M. Jean-Marie Sermier.

Après avoir évoqué le nucléaire et l'automobile, nous abordons, avec l'article 35, la légitimité de la filière aéronautique française, qui est la troisième filière d'excellence de notre pays et la troisième en termes de création d'emplois. Additionnées, ces trois filières représentent près de 800 000 ou 900 000 emplois. Il faut faire évoluer nos mobilités, nous en avons conscience, comme nos sources d'énergie ; mais ces filières permettent aussi de créer de l'emploi et contribuent à l'aménagement du territoire. Nul ne dira l'inverse à Toulouse, ville dont le nom vient immédiatement à l'esprit, avec celui de bien d'autres endroits encore, lorsqu'il est question d'aéronautique, comme ceux de Sochaux ou du Nord-Franche-Comté lorsqu'il est question d'automobile. Il faut donc agir avec précaution.

Je rappelle que le texte que nous examinons porte sur le climat, que nous souhaitons tous réduire les émissions de gaz à effet de serre et que la France pèse, au niveau mondial, pour 0,8 % ou 0,9 % de ces émissions. Il faut certes donner un peu l'exemple, car la France a toujours été le phare de l'humanité, ou du moins le croit-elle ; mais il faut tout de même prendre garde à ne pas casser toute notre économie et donc à ne pas laisser d'autres pays le soin de faire des investissements et de créer des activités qui ne seraient ni plus ni moins que du carbone importé – comme on parle de déforestation importée lorsqu'on laisse faire aux autres ce qu'on ne veut pas faire soi-même. Attention donc à cette filière !

J'ai le sentiment qu'après l'agribashing et la dénonciation des camions comme pollueurs à maltraiter, le tour de l'avion est venu. Or, ce secteur représente 180 000 emplois et je tiens à remercier les 180 000 personnes qui travaillent dans cette filière d'en avoir fait depuis de très

nombreuses années une filière d'exception et d'excellence, et à leur dire que nous comptons sur eux pour continuer à ce qu'elle le soit.

Enfin, s'il y a des adaptations à trouver, il faut rappeler que ce secteur ne représente malgré tout que 2 % ou 3 % environ des émissions de CO₂ au niveau national : en supprimant les avions en France, on n'agirait que sur 3 % de 0,8 %, ce qui serait loin de régler le problème du climat mondial, mais on créerait 180 000 chômeurs et on perdrait toute l'expérience du secteur. Allons-y donc mollo dans cette affaire, car nous pourrions nous réveiller un jour dans une situation bien difficile.

Nous ne sommes, au sein du groupe Les Républicains, pas opposés à l'idée de travailler à une adaptation, mais nous sommes très clairs sur le fait que nous ne voulons pas de décroissance ni d'une moindre mobilité pour les générations qui nous succéderont. À quel titre, nous qui avons pu bénéficier d'une certaine qualité de vie et de voyages, irions-nous maintenant dire à nos enfants et petits-enfants qu'à partir de maintenant, ils n'auront plus la possibilité de se déplacer et qu'ils devront devenir parfaitement sobres ? Nous ne sommes pas favorables à cela, mais à la décarbonation des activités et de la mobilité. Or, que faites-vous et quel est votre engagement, notamment envers l'avion plus ou moins décarboné, projet qui avancera tranquillement, avec des paliers successifs, et qui aboutira, on le sait, vers 2035, probablement avec l'avion à hydrogène ? Comment pouvons-nous avoir une vraie industrie, un vrai consortium permettant que, demain, notre avion français ou européen soit utilisé partout sur la planète parce qu'il sera décarboné ? De fait, un avion décarboné serait un moyen de transport idéal, car l'aviation ne requiert presque pas d'infrastructures entre la piste d'envol et la piste d'atterrissage. Ainsi, du jour au lendemain, en quinze ans, nous pourrions faire de ce moyen de transport un véhicule complètement écologique et adapté à l'évolution du climat. Attention, donc, à ne pas casser par quelques taxes supplémentaires momentanées une filière qui ne demande qu'à vivre !

Mme la présidente.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Nous reconnaissons tous l'engagement des salariés qui relèvent de la filière aéronautique, qui ne sont du reste pas 180 000, mais 300 000 en comptant les emplois directs et indirects, et qui font la fierté de notre territoire. Notre engagement est de mener une réflexion à l'échelle avant tout européenne. Vous dites que la France pense être le phare de l'humanité, mais il me semble que nous pouvons être fiers d'avoir inspiré certains choix, sinon au niveau de l'humanité, au moins à l'échelle européenne. Bien que je veuille être très modeste face aux enjeux auxquels nous sommes confrontés dans le secteur aérien, nous devons être en mesure, notamment à propos du prix carbone, de faire évoluer les consciences sur ce dossier à l'échelle européenne. Il est vrai que nous avons, dans le passé, augmenté la taxe Chirac, et votre amendement tend notamment à interdire toute augmentation de cette taxe. Je tiens être très clair en la matière, car d'autres amendements seront présentés en vue d'augmenter à nouveau cette taxe : je ne suis pas favorable à une telle mesure, étant donné que l'augmentation que nous avons prévue récemment dans le projet de loi de finances n'a pas encore produit ses effets en raison de la crise. Nous

privilégions une démarche européenne et je suis certain que, si nous ne sommes certes pas là pour éclairer le monde entier, nous serons capables de trouver des solutions à l'échelle européenne.

Un deuxième aspect que je tiens à souligner est notre volonté commune de défendre aussi à l'échelle européenne des investissements très clairs dans la décarbonation du secteur. De ce point de vue aussi, les 300 000 salariés directs et indirects de ce dernier sont une véritable fierté. Nous disposons de véritables atouts pour accompagner la recherche et le développement dans ce domaine. Je sais que le Gouvernement consacre les moyens nécessaires à la recherche de solutions pour une décarbonation du secteur.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

La question de M. Sermier est de savoir où nous en sommes. On parle souvent, en effet, de l'avion vert ou de l'avion à hydrogène, mais certains projets déjà engagés ont rapidement des effets positifs sur l'environnement. Ainsi, l'électrification des opérations au sol est en cours, avec des flottes captives, ce qui produit des gains très rapides. De même, l'optimisation des trajectoires aériennes, comme le fait de monter d'une manière plus linéaire et de descendre en pente douce, permet de gagner jusqu'à 10 % du bilan carbone sur un vol, ce qui est tout à fait considérable. Quant aux biocarburants, c'est une filière bien réelle, malgré les questions de massification de la production et de prix ; ce sont des technologies physiques ou chimiques qui sont, la plupart du temps, disponibles dès maintenant – c'est vrai pour les huiles et les graisses usagées, les déchets agricoles et forestiers et, demain, pour les carburants de synthèse, en lien avec la filière hydrogène que nous soutenons fortement.

Se pose en outre, évidemment, la question de la transition, du saut technologique dans lequel la filière est engagée. Cela concerne à la fois la structure, les composants et les matériaux, et, d'autre part, la propulsion, qui sera demain hybridée avec de l'électrique ou qui opérera un saut vers l'hydrogène, ce dernier pouvant être aussi bien combustible que, peut-être, employé dans des piles à combustible pour lesquelles nous sommes en train de construire toute une filière : nous investissons, rien que pour l'aéronautique civile, 1,5 milliard d'euros. C'est un enjeu de rayonnement et de souveraineté, ce qui fait écho à ce que vous avez très justement dit sur la filière militaire, monsieur Michel-Kleisbauer.

Je crois donc vraiment que nous sommes en mesure de démontrer très rapidement des effets très positifs sur la décarbonation de la filière et de construire à moyen terme nos avantages comparatifs de demain, qui nous permettront de continuer à nous déplacer, de minimiser notre impact sur l'environnement et de continuer à exister au rang international qui doit être le nôtre.

(L'amendement n° 899 n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 2785.

M. Jean-Marie Sermier.

Pour tenir compte des logiques spécifiques à nos amis ultramarins, nous tenons à défendre avec beaucoup de sympathie cet amendement de M. David Lorion.

(L'amendement n° 2785, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

L'amendement n° 280 de Mme Delphine Batho est défendu.

(L'amendement n° 280, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

La parole est à M. Nicolas Turquois, pour soutenir l'amendement n° 4957.

M. Nicolas Turquois.

Il tend à prévoir que le rapport remis par le Gouvernement au Parlement étudie également la situation économique de la filière aérienne.

J'ai entendu vos arguments, monsieur le ministre délégué : ce secteur est effectivement source d'émissions de gaz à effet de serre, raison pour laquelle il faut lui donner une trajectoire forte, mais celle-ci ne pourra s'appuyer que sur un tissu économique solide.

Je reviens quelques instants sur mes propos de tout à l'heure : un plan économique adapté à la situation actuelle a été décidé, et les grands donneurs d'ordre que sont Airbus, Thales et Safran, continuent de déléguer une partie de leur activité à leurs sous-traitants, alors qu'eux-mêmes ne vendent pas tout. Nous sommes donc en train de créer du stock, et quand l'activité va repartir – même si on ne sait pas encore quand cela pourra être le cas –, elle le fera différemment selon les secteurs : l'aviation de tourisme repartira sans doute, mais l'aviation d'affaire restera sérieusement affectée par les nouveaux modes de communication qui se sont développés, comme les visioconférences. Donc non seulement nous ne sommes pas près de retrouver le trafic d'avant la crise, mais en plus, comme des stocks sont en train de se constituer à la sortie des usines, la situation ne redémarrera réellement convenablement que dans de nombreuses années. Alors calibrons les efforts que nous demandons à la filière en fonction de la réalité de la situation économique, afin de rester l'un des champions mondiaux dans le domaine aérien et de promouvoir une filière d'excellence que la crise aura déjà affaiblie.

Mme la présidente.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Défavorable.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Avis défavorable. Sur proposition de M. Lagleize en commission, nous avons déjà intégré dans le rapport tous les éléments que vous demandez.

S'agissant de la reprise du secteur aérien, je souscris tout à fait à vos propos. Il faut savoir que la reprise est déjà présente : en Asie, 100 % du trafic aérien est désormais assuré, 80 % en Amérique du Nord. Si le trafic en Europe n'est actuellement qu'à 40 % de son niveau d'avant la crise, il reprendra – seulement, comme vous l'avez dit, peut-être de façon un peu différente : vous avez raison, le développement du télétravail entraînera probablement des conséquences sur la part du déplacement d'affaires dans l'activité, qui sera peut-être moindre, mais c'est une raison de plus pour être à l'avant-garde de la transition du secteur aérien vers la décarbonation et en faire un avantage comparatif.

Je pense que pour une fois, la France et l'Europe sont au bon niveau de financement des innovations technologiques – dans l'histoire récente en tout cas. Il faut absolument préserver cet avantage comparatif, et je crois que de ce point de vue, les propositions que vous avez faites avec votre groupe sont des atouts considérables.

(L'amendement n° 4957 n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

L'amendement n° 5314 de M. le rapporteur est rédactionnel.

(L'amendement n° 5314, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente.

La parole est à M. Dominique Potier, pour soutenir l'amendement n° 7039.

M. Dominique Potier.

Il propose l'établissement d'une feuille de route économique et scientifique de transition de l'aéronautique.

Certains de nos collègues, qui vivent dans des régions où l'aérien est une industrie majeure, comme la région toulousaine ou la Nouvelle-Aquitaine, qui concentrent l'essentiel de notre industrie aéronautique, vivent avec leur corps, leurs tripes et leur cœur, leur amour et leur fierté pour l'aéronautique. Je les comprends, comme je comprends la vision du Gouvernement, qui plaide pour que l'aéronautique soit la première industrie de transition décarbonée.

Mais j'entends aussi d'autres voix, comme celle de Supaéro Décarbo, et sans être un spécialiste, il me semble qu'on ne peut pas opposer décroissance et décarbonation. Je pense qu'il faut à la fois repositionner l'aérien dans le flux des mobilités de la société et du monde, et assurer sa transition vers la décarbonation. Et je le dis parce que j'ai une vraie foi dans le progrès scientifique et technologique – la foi dans la science est l'ADN de la gauche ! – mais que je vois aussi ses limites lorsque l'on raisonne en termes d'écosystème. Nous en parlerons tout à l'heure, mais votre vision d'une décarbonation par compensation, monsieur le ministre délégué, me laisse coi – surtout lorsque l'on connaît les enjeux alimentaires et forestiers qu'elle implique. On devra passer de douze tonnes à seulement deux tonnes de CO₂ émis ! On ne pourra pas accepter que les émissions d'une infime fraction de l'humanité mettent en danger la survie sur toute la planète : tout le monde devra faire des efforts.

Il faut donc accompagner le repositionnement de l'aérien et sa transition vers un nouvel usage, et assurer dans le même temps sa décarbonation. Il ne faut pas oublier que des centaines de milliers de personnes travaillant dans les services, l'industrie ou la recherche vont continuer à inventer l'industrie et la mobilité du futur, en mettant les sciences au service de la transition écologique. Une feuille de route globale, qui intègre à la fois le repositionnement de l'aérien, la limitation de son usage au nom de l'intérêt général, sa décarbonation et l'invention d'une recherche au service de la transition écologique : voilà le défi de la France. Notre pays est fier de son aéronautique : toute son ingénierie, son intelligence et ses capacités doivent l'aider à transformer ce secteur, comme il l'a fait en aidant l'agriculture à aller vers l'agroécologie.

Nous avons plaidé pour la création d'un fonds « écologie, entreprise, emploi », car nous pensons que l'État doit accompagner cette transition. Aujourd'hui, nous manquons de visibilité sur les actions du Gouvernement en la matière, et ce projet de loi aurait pu être l'occasion de transformer les souffrances en une épopée scientifique, industrielle et entrepreneuriale.

Mme la présidente.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

On ne peut que partager votre volonté de voir définie une stratégie de décarbonation. D'ailleurs, l'article 35 prévoit bien qu'un rapport présentant une telle stratégie sera soumis à la représentation nationale. Votre amendement est donc pleinement satisfait. Cependant, vous avez dit que nous entendions décarboner par compensation : ce n'est pas le cas, et les propos du ministre délégué le confirment. La stratégie que nous souhaitons instaurer à travers les différents articles proposés dans le projet de loi et les actions qui sont menées repose tout d'abord un accompagnement à l'innovation, puisque c'est celle-ci qui permettra la décarbonation et l'avancée vers une aéronautique verte. Ensuite, il y a la régulation des usages : j'assume cette position, que je vous présenterai à l'article 36, et qui passera par l'interdiction des vols lorsqu'il existe un mode de transport alternatif de moins de deux heures et demie. Enfin seulement – et je sais que c'est assez critiqué –, c'est la compensation. Je ne peux donc pas vous laisser dire que notre stratégie de décarbonation se fonde uniquement sur la compensation. Par conséquent, je vous demande de retirer votre amendement ; à défaut, avis défavorable.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Ce débat est très intéressant. La feuille de route économique et scientifique que vous appelez de vos vœux existe déjà : elle est élaborée par mes services dans le cadre du CORAC, le Conseil pour la recherche aéronautique civile, qui est l'enceinte réunissant l'ensemble des acteurs du secteur, dont l'industrie et les exploitants. Tous participent à la construction de la feuille de route technologique, scientifique et économique qui permette de préserver les attributs de notre industrie. Technophile mais pas technolâtre, ce Conseil sait que ce qui est scientifiquement possible n'est pas toujours politiquement souhaitable, et essaie d'aborder la situation avec rationalité.

S'agissant de la concurrence avec les terres agricoles, nous avons déjà échangé, mais je tiens à préciser à nouveau ici, parce que c'est important pour la suite du débat, que la production des biocarburants de deuxième génération – issus par exemple, comme je le disais tout à l'heure, de la filière sucrière, des déchets agricoles et forestiers ou des huiles et graisses usagées – n'entre pas en concurrence avec l'usage agricole des terres.

M. Dominique Potier.

Ce n'est pas vrai.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Si, je vous assure : c'était peut-être le cas pour les biocarburants de première génération, mais les appels à manifestation d'intérêt que nous avons passés, qui sont actuellement à l'étude, doivent permettre de faire naître une filière des biocarburants qui ne sera pas en concurrence avec les terres agricoles. Cela nous distingue d'ailleurs de la production d'autres pays européens, qui cultivent parfois les biocarburants de façon dédiée. La France ne le fait pas, elle ne le fera pas plus à l'avenir.

(L'amendement n° 7039 n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

L'amendement n° 4958 de M. Jean-Luc Lagleize est défendu.

(L'amendement n° 4958, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

Je mets aux voix l'article 35, tel qu'il a été amendé.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	78
Nombre de suffrages exprimés	69
Majorité absolue	35
Pour l'adoption	56
Contre	13

(L'article 35, amendé, est adopté.)

Après l'article 35

Mme la présidente.

Je suis saisie de deux amendements n^{os} 5126 rectifié de M. Hubert Wulfranc et 7059 de Mme Sylvie Bouchet-Bellecourt pouvant être soumis à discussion commune, et qui sont tous deux défendus.

(Les amendements n^{os} 5126 rectifié et 7059, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

Je suis saisie de deux amendements, n^{os} 5127 et 6801, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 5127.

M. Stéphane Peu.

Je n'ai pas pris la parole pour défendre l'amendement n° 5126, qui concernait l'instauration d'un plancher pour les tarifs aériens, parce qu'il me semblait que nous avions déjà abordé ce sujet, et une réponse avait été apportée, qui renvoyait à l'échelle européenne. Néanmoins, je trouve que l'exemple de l'Autriche n'est pas à balayer d'un revers de main : ils commencent par affirmer un point de vue, et seulement ensuite négocient avec l'Union européenne. Ainsi, à l'image de la stratégie autrichienne, inscrire dans la loi notre volonté de définir un niveau minimal pour les tarifs aériens aurait pu nous rendre plus forts pour la négociation européenne. Mais je ne vais pas relancer le débat.

L'amendement n° 5127 s'inscrit dans cette même volonté de lutter contre le dumping social et environnemental des compagnies *low cost* qui, je le rappelle, sont souvent basées dans des paradis fiscaux. Il propose une mesure à notre portée, qui ne dépend pas de l'Europe : puisque tout se joue sur la négociation des redevances aéroportuaires, il propose d'inscrire dans la loi

l'interdiction formelle pour les établissements publics aéroportuaires de consentir des réductions sur les redevances. De cela, nous pouvons décider, et ça permettrait de freiner un peu la concurrence effrénée des compagnies *low cost*.

Mme la présidente.

L'amendement n° 6801 de Mme Mathilde Panot est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Je vous rappelle que l'article L. 6325-1 du code des transports, que vous souhaitez modifier, encadre déjà la fixation, par les aéroports, du montant des redevances. Par ailleurs, nous avons confié à l'Autorité de régulation des transports des prérogatives supplémentaires : elle a désormais pour mission d'homologuer les tarifs aériens et leur modulation.

Votre amendement est donc totalement satisfait.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Le sujet que vous abordez est à la frontière de la régulation économique – car il est vrai que le contrat de régulation économique constitue un outil qui a démontré sa pertinence –, de la modulation des redevances à des fins environnementales, l'écomodulation – des engagements très forts ont été pris par certains aéroports, dont l'aéroport de Nice, qui mène un travail absolument considérable pour être neutre en matière de carbone d'ici peu –, et de la régulation sociale, que nous avons déjà évoquée et qui nécessite des mesures spécifiques. J'ai évoqué les stratégies des compagnies *ultra low cost* : bien souvent, elles ont été attrapées, mais punies à des niveaux bien trop insuffisants. J'ai en mémoire des sanctions de l'ordre de quelques millions d'euros, alors que ces compagnies réalisaient chaque année un milliard d'euros net de bénéfices. Nous devons donc renforcer notre ambition politique en matière de régulation : nous avons déjà accompli des choses et nous en accomplirons encore, au niveau national, dans la négociation avec la Commission européenne s'agissant de la recapitalisation d'AirFrance-KLM, et au niveau européen.

Mme la présidente.

La parole est à M. David Habib.

M. David Habib.

L'initiative défendue par notre collègue Stéphane Peu est particulièrement pertinente, et nous devons absolument adopter son amendement. Seulement, la concurrence ne passe pas uniquement par les redevances, mais aussi par les contrôles effectués par la Commission européenne sur les contrats qui lient certains aéroports à certaines compagnies. Et là, il ne s'agit que de choix !

Je vais citer un exemple sans donner de noms, pour ne pas être désagréable : prenons un environnement assez réduit, de 100 ou 200 kilomètres, dans lequel il y a plusieurs aéroports. La Commission contrôle l'un d'eux, à qui elle interdit de donner des avantages à une compagnie donnée. Seulement, à quelques centaines de kilomètres de là, un autre aéroport français, qui n'a pas subi ce contrôle, peut continuer à accorder des avantages financiers à la même compagnie aérienne !

Les gouvernements successifs, ceux de l'ancienne législature comme le Gouvernement actuel, ont exprimé leur désapprobation quant à l'attitude de la Commission européenne. La proposition de M. Peu a une vertu : elle réglerait un problème qui n'est pas uniquement celui de la concurrence, mais qui est également celui du contrôle effectué par la Commission européenne, lequel cible des aéroports et bouleverse les équilibres économiques entre les régions. Je n'ai pas tout de suite donné les noms, mais M. le ministre délégué les connaît bien : l'aéroport de Pau a été contrôlé, et obligé de payer des amendes, en raison du lien contractuel qui le liait à Ryanair. Immédiatement, les vols entre le Béarn et Londres ont basculé vers l'aéroport de Tarbes, situé à 35 kilomètres de celui de Pau. Or aucun contrôle n'a été effectué là-bas,...

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

C'est insupportable, nous sommes d'accord !

M. David Habib.

...alors que les mêmes tarifs étaient pratiqués, les mêmes avions étaient utilisés, les mêmes passagers voyageaient et les mêmes personnels travaillaient – et continuent de travailler. Cela ne peut pas durer.

Ce qu'a dit Stéphane Peu est exact, mais n'oublions pas que nous sommes dans un environnement européen. Lorsque l'on aura réglé le problème de la concurrence entre nos aéroports, on ne pourra se limiter à la France. Je viens d'évoquer la situation de Tarbes, de Pau et de Biarritz. Mais de l'autre côté de la frontière, à 5 kilomètres de l'aéroport de Biarritz, se trouve l'aéroport de Fontarrabie. Nous devons prendre toutes nos décisions en tenant compte de la dimension européenne, notamment en ce qui concerne les rapports avec les compagnies *low cost* et, à l'avenir, les questions d'intermodalité ou de suppression des lignes intérieures. (*Mme Sylvia Pinel applaudit.*)

(*Les amendements n^{os} 5127 et 6801, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.*)

Mme la présidente.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

Discussion des articles (suite)

Mme la présidente.

Cet après-midi, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'article 36 A.

Article 36 A

Mme la présidente.

L'amendement n° 286 de Mme Delphine Batho est défendu.

La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur de la commission spéciale pour le titre III, pour donner l'avis de la commission.

M. Jean-Marc Zulesi, *rapporteur de la commission spéciale pour le titre III.*

Avis défavorable.

Mme la présidente.

La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, pour donner l'avis du Gouvernement.

M. Jean-Baptiste Djebbari, *ministre délégué chargé des transports.*

Partager l'intervention

Défavorable également.

(L'amendement n° 286 n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

L'amendement n° 5316 de M. le rapporteur est rédactionnel.

(L'amendement n° 5316, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 36 A, amendé, est adopté.)

Article 36

Mme la présidente.

La parole est à M. Joël Aviragnet.

M. Joël Aviragnet.

Je veux d'abord rappeler que, comme chacun dans cet hémicycle, je suis tout à fait conscient de l'urgence qu'il y a à agir pour protéger l'environnement face aux dommages engendrés par notre société et notre mode de vie. Je sais également qu'il revient à nos industries de prendre leur part dans la transition écologique, même s'il convient également de tenir compte des coûts, notamment humains, qu'elle implique. En l'espèce, le secteur aéronautique, objet de cet article, doit évidemment se moderniser et se verdier.

Cela étant, il ne faut pas que cette mutation se fasse au détriment des millions de salariés que cette industrie fait vivre, à plus forte raison parce que le contexte actuel de crise sanitaire n'est pas habituel. Nous ne pouvons l'ignorer ou faire comme si la crise n'avait pas déjà entraîné des milliers de licenciements. Nous appuyant sur les chiffres de l'INSEE, nous avons avancé le chiffre de 8 000 personnes licenciées en Occitanie dans le secteur aéronautique, dont près de la moitié pour le seul département de la Haute-Garonne. Cet aspect est bien réel et on ne peut l'occulter.

L'idéal écologique ne saurait être uniquement négatif, ni punitif. Il est légitime que le législateur assortisse chaque changement profond qu'il impose de propositions, d'idées positives ou de solutions de remplacement. En l'occurrence, interdire certains vols internationaux ou intérieurs ne pose pas de problème en soi, bien que leur impact – cela a été dit à plusieurs reprises – soit très faible au regard de la pollution globale produite par notre pays. Mais cette mesure risque d'emporter un coût humain disproportionné et, par surcroît, de ne pas favoriser le désenclavement de certaines régions.

Ne faudrait-il pas d'abord proposer des solutions de remplacement, à l'instar, entre autres, des lignes TGV et des intermodalités entre le train et l'avion ? S'agissant par exemple de la Haute-Garonne, je ne crois pas que la LGV – ligne à grande vitesse – à destination de Toulouse fasse partie de votre feuille de route, monsieur le ministre délégué. Elle pourrait néanmoins avoir des effets positifs certains sur le plan environnemental. Outre le fait de remplacer l'avion, la création d'une LGV permettrait de libérer le réseau ferré existant et donc de multiplier les trains régionaux du quotidien. Voilà une mesure qui, associée à une transformation de notre industrie, initierait certainement un processus plus large pour la population, en ce qu'elle produirait moins de désagréments et de bouleversements indésirables et permettrait de protéger les emplois salariés du secteur de l'aéronautique.

Mme la présidente.

La parole est à M. David Habib.

M. David Habib.

Ce matin, j'ai pris l'avion. Je suis parti de l'aéroport de Pau, devant lequel se trouve une plaque commémorant la première école de pilotage créée en Europe par Wilbur Wright, en 1908. Je me souviens de ce qui a été raconté à plusieurs reprises par certains élus sur l'histoire magnifique de l'aviation dans le Sud-Ouest. Au début du XX^e siècle, Pau comptait seize aérodromes. Savez-vous pourquoi l'aéronautique s'est construite à la fois à Toulouse et dans le Béarn, dans le grand Sud-Ouest ? Parce que cette région se situait loin des champs de bataille et de la frontière allemande et parce que les conditions atmosphériques étaient optimales à l'époque.

Nous avons eu des ingénieurs extraordinaires, à l'instar de Joseph Szydlowski, un ouvrier juif polonais venu s'installer près de Pau, qui créa l'entreprise Turbomeca, ancêtre de Safran. De merveilleuses expériences ont été réalisées au gré des années. Et si, plus tard, Toulouse a bénéficié de l'arrivée d'Airbus, c'est parce que Pau était entre-temps devenue la capitale de la chimie, avec notamment l'implantation de Total. Les élus paloïses de l'époque ne se sont donc pas battus, mais il n'en demeure pas moins que la tradition en matière de mécanique, de soudure et de procédés est restée vivace tant chez les ouvriers que chez les ingénieurs. Les 1 500 entreprises auxquelles j'ai fait référence cet après-midi demeurent ainsi réparties entre les deux régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine.

J'en viens à ce qui nous est proposé dans cet article. Certains, y compris au sein de mon propre groupe, disent que, au fond, le seuil des deux heures trente ne concerne que les vols Paris-Lyon et Paris-Bordeaux. Il convient néanmoins de réfléchir aux conséquences sociales de l'arrêt de ce type de desserte sur l'industrie aéronautique, ce que ne fait pas l'étude d'impact qui accompagne le texte. Par conséquent, toutes sortes de chiffres sont véhiculés. Certains industriels parlent de la destruction de milliers d'emplois et estiment que le nombre de postes supprimés serait deux fois supérieur si le seuil des quatre heures devait être retenu.

Monsieur le ministre délégué, dans l'une de mes interventions, cet après-midi, je me suis permis de vous dire qu'à l'heure où vous nous soumettez cette disposition relative au transport aérien, nous ne voyons rien venir s'agissant des LGV – Joël Aviragnet en a parlé à l'instant – ou encore de l'intermodalité. Alors que la navette Paris-Bordeaux va être supprimée, rien n'est prévu pour que les passagers au départ de Bordeaux et à destination des Antilles continuent de voyager dans de bonnes conditions. Du retard a été pris en la matière.

De la même manière, alors qu'il est prévu que cette disposition soit applicable à compter du premier dimanche de mars 2022, l'Union européenne n'a pas encore décidé de la reprendre à son compte. Dans les régions frontalières, un report de trafic au bénéfice d'aéroports situés hors du territoire national apparaît donc inévitable. Ce sera le cas dans ma région, qui est moins éloignée de l'aéroport de Bilbao que de celui de Bordeaux.

Monsieur le ministre délégué, je peux entendre l'argument selon lequel la mesure sera compensée par l'existence de LGV, comme dans le cas du trajet Paris-Lyon. L'économie est ainsi faite que, par le jeu du marché, la SNCF l'emporte sur Air France sur ce type de liaison. En revanche, ce que je ne peux admettre, c'est que nous mettions un doigt dans un engrenage que nous ne maîtrisons pas : c'est ce que j'appelle la théorie du toboggan. Dès lors que le seuil des

deux heures trente aura été entériné – je vous dis cela en sachant que nos propos sont enregistrés et retranscrits –, un jour viendra où un candidat à l'élection présidentielle promettra d'élever ce seuil à quatre heures. Certains feront campagne en faisant du *fly bashing* – nous en parlions cet après-midi. L'industrie aéronautique sera remise en cause, alors qu'elle est la fierté de notre pays et de nos ingénieurs. Nous subissons aujourd'hui les conséquences d'avoir abandonné le secteur de la santé et les laboratoires pharmaceutiques, de ne pas leur avoir imposé certaines choses. Cela a été dit précédemment, nous sommes le seul membre permanent du Conseil de sécurité de l'ONU à ne pas avoir inventé de vaccin contre le covid-19. Je suis très inquiet de notre capacité, chaque fois que nous sommes en position de leader, à renoncer à nos industries, qui font à la fois la richesse et la fierté de notre pays.

Oui, je serai de ceux qui ne voteront pas cette disposition. Je m'exprime en nom propre, mais aussi, puisqu'elle m'a autorisé à le faire, au nom de la présidente de mon groupe, Valérie Rabault, qui connaît les mêmes difficultés d'éloignement géographique que Joël Aviragnet, Sylvia Pinel et d'autres députés. Je tenais à vous exposer, monsieur le ministre délégué, ce qui nous amène à considérer que cette mesure est contraire à l'intérêt du pays.

Enfin, à celles et ceux qui appartient au même camp que moi, je dis que la gauche ne gagnera jamais en prônant la décroissance. Cette idée est fausse. La décroissance, ce n'est pas la gauche. La décroissance, nous la connaissons depuis quinze ans : c'est du chômage, des générations sacrifiées, des difficultés sociales multiples. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*) Ce pays a besoin d'une énergie supplémentaire, de croire en le progrès technique et en sa capacité à dominer les difficultés. La fin de certaines lignes aériennes va à l'encontre de ce discours, que nous sommes une majorité à tenir dans cet hémicycle.

M. Vincent Thiébaud.

Bienvenue chez En marche !

Mme la présidente.

La parole est à Mme Sylvia Pinel.

Mme Sylvia Pinel.

La filière aéronautique traverse une crise sans précédent qui fragilise l'ensemble des entreprises et de nombreux sous-traitants, comme c'est le cas dans mon département du Tarn-et-Garonne. Ces PME – petites et moyennes entreprises –, ETI – entreprises de taille intermédiaire –, ainsi que leurs salariés s'inquiètent légitimement pour la pérennité de leur activité et le maintien des compétences et des savoir-faire d'excellence. Leur situation est difficile étant donné que ces sociétés se sont endettées au cours des dernières années, non pas uniquement en raison de la crise du covid-19, mais pour moderniser leur équipement. Et malgré le déploiement de dispositifs de

soutien – que je salue –, tant au niveau national que régional, la menace de plans sociaux en cascade demeure au cœur des préoccupations. Les chiffres ont été rappelés : avec près de 6 000 emplois supprimés entre mars et décembre 2020, l'Occitanie est la région la plus touchée par la crise du secteur aéronautique.

Si nous adhérons à l'objectif de neutralité carbone pour le transport aérien que prévoit le projet de loi, nous pensons qu'il faut donner à la filière des moyens adaptés pour opérer cette mutation et développer les innovations requises. Un virage trop rapide conduirait à une destruction accrue et à une perte de compétences alors que ces dernières sont indispensables à la relance du secteur et à sa transition écologique.

Je veux aussi rappeler que la filière aéronautique n'a pas attendu ce projet de loi pour réaliser, ces trente dernières années, de nombreux progrès technologiques. Aujourd'hui, il convient avant tout de protéger les entreprises, les emplois et les savoir-faire et de faire en sorte que la filière conserve des marges de manœuvre financières pour être en mesure de mettre le paquet sur la recherche et développement (R&D) – comme vous le savez, c'est ce que nous faisons en Occitanie.

En effet, le développement d'un avion décarboné à l'horizon 2035 et, à court terme, le recours massif aux carburants non fossiles – qui coûtent plus cher – ainsi qu'à des innovations technologiques visant la sobriété énergétique, telles que la propulsion électrique ou l'hydrogène vert, demandent de lourds investissements à l'ensemble des acteurs de la filière. L'objectif, monsieur le ministre délégué, est de travailler à l'amélioration de la performance environnementale des avions, en consacrant un effort inédit de recherche et d'innovation à la fois sur les appareils et les sources d'énergie. Nous devons adopter une logique de rupture technologique pour le développement de procédures destinées à réduire la consommation de carburants – vous en avez parlé tout à l'heure –, à optimiser les infrastructures et à réaliser des investissements dans le domaine de l'efficacité énergétique. À cet égard, l'avion hybride électrique, les progrès de la motorisation combinée à la réduction de la masse des appareils, la configuration zéro émission, ou encore le développement d'un avion ultrasobre sont autant d'exemples de ces technologies de rupture sur lesquelles nous travaillons. Il est à craindre que le rebond du secteur aérien soit freiné et lointain. Lors de la reprise, l'activité sera différente de ce que nous avons connu par le passé, notamment en ce qui concerne la clientèle d'affaire. Dans un environnement aussi concurrentiel, il faut faire le choix de l'innovation et de l'avion vert, y compris dans les infrastructures aéroportuaires. Il convient aussi de faire attention aux décisions que nous prenons ce soir, parce que d'autres pays autour de nous ne font pas les mêmes choix.

Quant à l'option ferroviaire qui est régulièrement évoquée, il nous faut pouvoir absorber les flux de passagers et anticiper les besoins de mobilité, ce que nous ne faisons pas suffisamment dans le texte, monsieur le ministre délégué, surtout s'agissant des territoires qui sont mal desservis, comme Toulouse ou le Tarn-et-Garonne. À cet égard, je vous rappelle nos demandes concernant la LGV Bordeaux-Toulouse.

Mme la présidente.

La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier.

À mon tour, j'exprime l'inquiétude des députés Les Républicains au sujet de la filière aéronautique et, plus largement, au sujet de toute la filière industrielle française. J'ai déjà eu l'occasion de le dire, tout comme mon collègue Jean-Marie Sermier : l'industrie est une chance inestimable pour un pays. Au siècle dernier, les grands pas technologiques ont souvent été franchis grâce aux révolutions industrielles, qui ont accompagné l'évolution de notre société. La France a souvent été leader, leader dans l'industrie lourde et les industries électro-intensives, leader dans l'automobile, leader dans le nucléaire, leader enfin, avec d'autres, dans l'aéronautique.

Il n'y a pas à faire le procès du Gouvernement ou de la majorité, car lorsque les grands principes de ce projet de loi ont été posés, la covid n'avait pas encore fait son apparition.

Mme Delphine Batho.

C'est faux !

M. Martial Saddier.

Il est clair, depuis un mois, que nous nous accordons tous sur l'objectif final du texte consistant à décarboner notre société, mais entre l'écriture et l'examen du texte est intervenue la covid. Aujourd'hui, les aéroports les plus performants d'Europe sont à 90 % à l'arrêt. Ainsi, Genève, l'aéroport le plus performant d'Europe, n'a-t-il récupéré qu'à peine 10 % de son activité. N'oublions pas que tout signal envoyé par le Parlement est immédiatement interprété par les dirigeants, les donneurs d'ordre, les bureaux d'études, les ingénieurs et les investisseurs, pour les effets qu'il aura sur le processus industriel, ce qui a une incidence directe sur les investissements sur le sol national.

Comme vient de le rappeler Mme Pinel, on ne peut pas se permettre, au moment où l'aéronautique est à l'arrêt, au moment où nos aéroports sont exsangues et où des milliers d'emplois sont en jeu, d'envoyer ce soir un signal supplémentaire indiquant que la France ne sera pas au rendez-vous du rebond. Je souhaite donc que tous, nous ayons à l'esprit l'impact en milliers d'emplois qu'auront sur les filières automobile, nucléaire et aéronautique, et partout dans nos territoires, toutes les décisions que nous prenons.

Mme la présidente.

La parole est à Mme Marie Lebec.

Mme Marie Lebec.

À mes yeux, cet article correspond à une prise de position équilibrée, qui répond à un engagement pris par la Convention citoyenne pour le climat (CCC) non seulement vis-à-vis des territoires et notamment de ceux qui ont investi pour leur désenclavement, mais également vis-à-vis de la filière aéronautique. Il répond dans le même temps à l'attente de nos concitoyens, désireux de voir évoluer nos habitudes de consommation.

Cela étant posé, il ne faut pas sous-estimer le potentiel de la filière aéronautique. Je suis persuadée de sa capacité à innover, à investir, à s'approprier le changement technologique, bref, à s'adapter pour demeurer une filière de pointe dans notre pays ; plus d'une fois en effet, elle a démontré qu'elle était capable de relever ce type de défis.

Je vous rejoins en revanche, monsieur Habib, et ne crois pas plus que vous à un système fondé sur la décroissance. Ce n'est pas le modèle défendu par notre majorité pas plus que celui choisi par un gouvernement qui investit 1,5 milliard d'euros sur trois ans pour soutenir la recherche et le développement au travers du plan de relance. Ce n'est pas davantage le choix des industriels, quand ils investissent près de 2 milliards par an dans l'avion décarboné, pour des avions plus performants permettant de répondre aux nouveaux défis technologiques.

L'aéronautique fait notre fierté et nous ne souhaitons pas l'abandonner ; les engagements que nous avons pris tendent à le prouver.

Mme la présidente.

La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi.

Les choix faits en matière environnementale ne sont pas sans incidence sur le secteur industriel. Nous sommes une poignée de députés du Val d'Oise, ce soir, dans l'hémicycle, et je voudrais évoquer l'aéroport de Roissy, dont le Gouvernement a décidé qu'il ne devait plus se développer. En prenant cette décision, qui se justifie sur un plan environnemental, il fait une croix sur des dizaines de milliers d'emplois dans un territoire déjà en grande difficulté. On aurait pu imaginer que lorsqu'on fait ainsi une croix sur des dizaines de milliers d'emplois, on propose à la population la première touchée une solution de remplacement. On ne dit pas aux gens : « Nous allons sauver la planète, et tant pis pour vous ! »

On doit trouver une façon de lutter contre les dérèglements climatiques avec des solutions qui préservent l'avenir économique de la population, sans opposer l'un et l'autre. La méthode consistant à renoncer au terminal T4 de Roissy sans aucune compensation en matière d'emplois n'est sincèrement pas la bonne. Certes le choix environnemental doit primer, mais pas au détriment des choix socio-économiques et industriels. La force d'un pays est de jouer la complémentarité et d'opérer des choix stratégiques vitaux pour l'avenir de la planète sans abandonner les populations qui sont pénalisées par ces choix.

Mme la présidente.

Je suis saisie d'une série d'amendements identiques, n^{os} 1228, 2783, 2869, 3122, 3928, 4895, 4961 et 5174, tendant à supprimer l'article 30.

Les amendements identiques n^{os} 1228 de Mme Nathalie Serre, 2783 de M. David Lorion, 2869 de Mme Sylvia Pinel, 3122 de M. Marc Le Fur, et 3928 de M. Julien Ravier sont défendus. La parole est à M. Benoit Simian, pour soutenir l'amendement n^o 4895.

M. Benoit Simian.

Comme ma collègue Sylvia Pinel, et en accord avec les propos de David Habib, je souhaite supprimer cet article qui prône la décroissance et procède d'un catéchisme écologique doctrinaire. Les mesures d'écologie punitive qu'il contient inquiètent la Nouvelle-Aquitaine et l'ensemble du Sud-Ouest, où les emplois doivent beaucoup à une filière aéronautique puissante. Bordeaux, par exemple, n'est pas qu'une capitale régionale, c'est une ville à dimension européenne, voire internationale. En supprimant de manière dogmatique les lignes intérieures qui rendent de grands services,...

M. Vincent Thiébaud.

Pas toutes les lignes !

M. Benoit Simian.

...que ce soit aux voyageurs d'affaires ou à ceux qui transitent vers les Antilles et le reste des outre-mer, vous ne résolvez pas l'équation, monsieur le ministre. Le président de la métropole de Bordeaux vous a écrit ; avec habileté, vous lui avez répondu qu'en effet, il faudrait des décrets d'application et un accord de la Commission européenne, mais qu'il fallait améliorer l'offre TGV. C'est dire si vous êtes embêté.

Avec l'examen de cet article, l'hémicycle se trouve ce soir dans une zone de turbulences, ce qui devrait parler au pilote d'avion que vous êtes – c'est un cheminot qui vous le dit ! La maire de Poitiers a eu beau déclarer que l'avion ne devait plus être un rêve d'enfant, nous nous inscrivons en faux contre cette idée. C'est d'autant plus faux que l'on parle des lignes intérieures qui peuvent, les premières, parvenir à se décarboner. C'est précisément sur ce type de lignes que nous devons investir et que les compagnies aériennes le feront.

Il est donc très hasardeux de condamner ces navettes, que j'utilise moi-même souvent, car il est parfois plus simple de rejoindre l'aéroport que la gare de Bordeaux. Tout le monde a mis de côté la question du grand contournement autoroutier de Bordeaux, qui est la ville la plus asphyxiée de France. En l'occurrence, la suppression des navettes va à l'encontre d'une bonne logique d'aménagement du territoire.

Nous sommes, ce soir, à la croisée des chemins, face à un article qui relève d'une vision dogmatique de l'écologie.

Mme la présidente.

La parole est à M. Nicolas Turquois, pour soutenir l'amendement n° 4961.

M. Nicolas Turquois.

Je voudrais vous faire part de mon malaise. Il ne doit pas y avoir de quiproquo quant au sens des propos qui ont été tenus. L'avion a évidemment une incidence sur l'environnement, mais quels moyens doit-on mobiliser pour changer la donne ?

Comme l'a dit David Habib, ce projet de loi a été pensé avant la crise de la covid. Or aujourd'hui, nous avons une filière qui va très mal. Certes, les grands donneurs d'ordre bénéficient du soutien de l'État, mais les sous-traitants, eux, sont en grande difficulté. À Châtellerauld, par exemple, la crise de 2008 a tué l'automobile, et seules subsistent quelques entreprises, notamment les fonderies du Poitou, mais qui peuvent fermer boutique sous huitaine ou quinze jours. Aujourd'hui, c'est l'aéronautique : nous avons Thales, bien sûr, mais pour le reste, ce ne sont que des sous-traitants, auxquels il faut faire attention. Donnons-nous du temps !

En matière d'aménagement du territoire ensuite, si vu de Paris, un trajet de deux heures et demie en train est une évidence, l'aéroport permet aussi de se rendre à Lyon ou à Nice depuis Poitiers. Supprimer la ligne en provenance de Paris va nécessairement rompre l'équilibre de ces liaisons, et il me semble qu'on ne mesure pas toutes les conséquences économiques de nos décisions. À tout le moins, il serait souhaitable d'en retarder l'application. *(MM. David Habib et Joël Aviragnet applaudissent.)*

Mme la présidente.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 5174.

M. Jean-Marie Sermier.

L'objectif de ce projet de loi est de parvenir à une baisse significative des émissions de gaz à effet de serre afin de préserver le climat. Or je vous rappelle que la France est responsable de 0,8 à 0,9 % des émissions au niveau mondial et que, dans ce volume, l'aéronautique ne représente que 2 à 3 %.

M. Jacques Marilossian.

Donc, on ne doit rien faire ?

M. Jean-Marie Sermier.

On est donc en train de casser plusieurs centaines de milliers d'emplois pour un bénéfice quasi nul sur le climat. On remet en cause une filière d'exception, source de plusieurs centaines de milliers d'emplois, alors qu'il faudrait que nous progressions beaucoup plus vite sur les automobiles décarbonées et sur le logement.

Mme Nadia Essayan et Mme Danièle Obono.

L'un n'empêche pas l'autre !

M. Jean-Marie Sermier.

Ce n'est pas l'avion qui pose problème mais le CO₂ qu'il émet. Or, vous l'avez vous-même dit, monsieur le ministre, nous progressons vite vers l'avion décarboné. Il sera sans doute là dans dix ans, c'est-à-dire demain, et il ne faudrait pas avoir tout cassé et se retrouver à devoir relancer des filières et des entreprises sacrifiées, alors que leur bilan carbone ne pèse aucun poids à l'échelle de la planète.

Il faut arrêter de faire de l'avion un tabou et de se livrer systématiquement au lynchage de l'industrie aéronautique. Si nous sommes tous d'accord sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, cet article ne sert strictement à rien, car on parle de 2 % de nos émissions. Est-ce que vous vous rendez compte que, pour un progrès de l'ordre du pourcentage, ce sont des centaines de milliers d'emplois qui vont passer à la trappe ?

Mme la présidente.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Nous souhaitons tous soutenir notre industrie aéronautique, dont nous pouvons être fiers, et l'accompagner dans sa décarbonation, en s'appuyant sur l'ingénierie et l'ensemble des salariés. En revanche, et je tiens à l'assumer devant vous, je pense qu'il faut absolument garder l'article 36 en raison de la nécessité de réguler le trafic aérien. Il faut le faire en conscience et accompagner l'ensemble des salariés qui seront touchés par cette décision, mais j'assume que nous interdisions les liaisons aériennes lorsqu'il existe un trajet ferroviaire en deux heures et demie. Je l'assume car je suis certain que nous pouvons, en parallèle, trouver des voies permettant de relancer le train et de trouver des complémentarités entre le train et l'avion. Je l'assume car, dans la conception même de l'article, nous prévoyons de faire confiance à l'innovation. En effet, l'article ne s'appliquera pas au transport décarboné, en particulier à l'avion décarboné, ce qui renvoie au travail que nous engageons pour décarboner l'industrie aéronautique.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Enfin, je tiens à dire que nous nous engageons, grâce à un amendement à l'article 36 de Jean-Luc Fugit, à étudier la question du fret aérien. La représentation nationale sera éclairée sur la possibilité d'un report du fret aérien vers le fret ferroviaire, qu'il faudrait relancer – nous connaissons le combat que vous menez dans ce domaine, madame Essayan.

L'article me semble proposer une position équilibrée et pertinente. Je serai donc défavorable aux amendements de suppression. J'ai confiance dans cet article et en votre capacité de l'adopter.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Je souscris à beaucoup de ce qui a été dit sur l'industrie en général et sur l'industrie aéronautique en particulier, mais je tiens à dédramatiser le sujet : tout d'abord, il y a des lignes à grande vitesse en France et, chaque fois qu'une ligne à grande vitesse est venue concurrencer une ligne aérienne, les TGV ont asséché le trafic aérien.

M. Vincent Thiébaud.

Paris-Strasbourg !

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

La ligne Paris-Strasbourg a absorbé en quelques mois 90 % du trafic des lignes aériennes et, six mois après l'inauguration de la ligne Paris-Bordeaux, en juillet 2017, 60 % des clients se sont reportés sur le train. Il existe donc une complémentarité, et parfois une concurrence, entre ces modes de transport ; lorsqu'il existe une offre ferroviaire robuste, c'est-à-dire une ligne à grande vitesse, les clients se reportent en général sur le train. Or nous avons à l'étude un grand projet de régénération du réseau ferroviaire et cinq projets de lignes à grande vitesse, y compris le GPSO – le grand projet ferroviaire du Sud-Ouest. Nous avons l'ambition d'avancer résolument sur le sujet.

La mesure proposée dans l'article est raisonnable dans sa formulation. Elle ne va pas jusqu'aux trajets de moins de quatre heures, une option qui aurait asséché des territoires qui ont besoin de l'avion pour préserver leur attractivité. De plus, la mesure sera appliquée de façon incrémentale et coordonnée avec les territoires et avec le groupe Air France-KLM qui opère sur beaucoup de ces lignes. Elle nous conduit à arrêter les lignes Orly-Bordeaux, Orly-Nantes et Orly-Lyon en préservant les correspondances, y compris vers l'outre-mer et vers l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, qui est un *hub* parisien, français et européen.

S'agissant des emplois, la capacité de la filière industrielle à se décarboner et à se créer de nouveaux avantages comparatifs – car la filière aéronautique sait tout faire de A à Z – représente aussi des emplois de demain. Elle n'est pas décorrélée de la filière hydrogène, et nous sommes également en train de lancer une filière biocarburants territorialisée, à haute valeur ajoutée et créatrice d'emplois.

Bien sûr, la crise joue un rôle et dramatise le débat actuel, mais nous arriverons un jour à la mettre derrière nous. Je rappelle que l'Asie est repartie intégralement et que l'Amérique du Nord a retrouvé 80 % de son trafic habituel. Nous sommes à 40 %, et nous avons encore une vision d'Européens enkystés dans la crise, mais je vous invite à dédramatiser, à vous projeter dans l'avenir et à avoir foi en nos capacités et en celles de la filière aéronautique.

Mme la présidente.

La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi.

Monsieur le ministre, je suis prêt à dédramatiser. Toutefois, si nous ne sommes pas directement concernés par l'industrie aéronautique, nous le sommes indirectement par la fermeture, ou la non-construction, d'un nouvel aéroport. Ce ne sont pas des emplois industriels, mais des emplois liés à la maintenance ou à l'hôtellerie-restauration. Et là, que proposez-vous ?

Concernant le TGV, j'ai une petite anecdote à vous raconter. Pour aller travailler de Sarcelles à Roissy, il n'y a pas de transports en commun : il faut aller à Paris et repartir. En revanche, on est en train de faire un TGV Picardie-Roissy pour que les Picards viennent y travailler ! Au bout d'un moment, il faut penser aux territoires systématiquement discriminés et oubliés, et faire des propositions concrètes.

Mme la présidente.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier.

Monsieur le ministre, vous avez dit que l'article concernerait trois liaisons : Paris-Nantes, Paris-Bordeaux et Paris-Lyon, et qu'il ne s'appliquerait pas aux trajets en correspondance vers l'outre-mer. J'aimerais savoir si vous avez calculé combien de tonnes de carbone seront potentiellement économisées par la suppression de ces trois destinations, sachant que, si les gens ne prennent pas l'avion, ils prennent le TGV ou le TER, voire la voiture s'ils doivent se rendre rapidement à un rendez-vous. J'aimerais donc savoir si vous avez calculé l'économie que l'on pourrait faire sur ces trois villes depuis Paris, compte tenu du décalage entre l'avion et le train. Avez-vous une réponse précise à cette question ?

Mme la présidente.

La parole est à M. le ministre délégué.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

On raisonne à l'échelle de la plaque parisienne, or Roissy n'est pas saturé ; pendant la crise, on a même fermé Orly et reporté des vols vers Roissy. Roissy, c'est le *hub* parisien, et il a d'ailleurs vocation à être davantage connecté au centre-ville parisien dans quelque temps avec le CDG Express. Il n'y a pas de problème de connectivité des territoires dès lors que Roissy fonctionne et qu'il est la porte d'ouverture vers l'international – et peut-être demain vers l'outre-mer, qui est

davantage basé à Orly à l'heure actuelle. Le sujet est un peu théorique ; en pratique, il est résolu par Roissy et par sa capacité à accueillir du trafic en bonne connexion avec la capitale parisienne.

M. Jean-Marie Sermier.

Cela veut dire que toute la France doit passer par Roissy !

M. François Pupponi.

Surtout pas !

(Les amendements n^{os} 1228, 2783, 2869, 3122, 3928, 4895, 4961 et 5174 ne sont pas adoptés.)

M. Jean-Marie Sermier.

Une mesure d'affichage !

Mme la présidente.

Je suis saisie de deux amendements, n^{os} 4425 de M. Matthieu Orphelin et 100 de Mme Delphine Batho, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les deux amendements sont défendus.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Défavorable.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Défavorable.

Rappel au règlement

Mme la présidente.

La parole est à Mme Delphine Batho, pour un rappel au règlement.

Mme Delphine Batho.

Il se fonde sur l'article 100, alinéa 7 du règlement. On ne peut pas, sous prétexte que s'appliquent les dispositions de l'article 49 du règlement, n'obtenir aucune réponse de M. le rapporteur ni de M. le ministre sur nos amendements.

Mme Danièle Obono.

Elle a raison !

Article 36 (suite)

(Les amendements n^{os} 4425 et 100, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

Je suis saisie de plusieurs amendements, n^{os} 4427, 6811, 4628 et 6809, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 4628 et 6809 sont identiques. Sur ces amendements ainsi que sur l'amendement n^o 6811, je suis saisie par le groupe La France insoumise d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

L'amendement n^o 4427 de M. Matthieu Orphelin est défendu.

La parole est à Mme Danièle Obono, pour soutenir l'amendement n^o 6811.

Mme Danièle Obono.

Rappelons tout d'abord le sujet de l'article. Les vols intérieurs représentent 4 % des émissions de gaz à effet de serre en France. Ces vols sont très souvent remplaçables par des trajets ferroviaires, qui ont une empreinte carbone bien plus faible. En outre, la pollution aérienne se double d'une injustice sociale : ce sont les plus riches qui polluent l'air de la majorité.

M. Bruno Millienne.

Menteuse !

Mme Danièle Obono.

En France, la moitié des déplacements par avion est le fait des 20 % de personnes dont les revenus par unité de consommation sont les plus élevés. Ainsi, la proposition de la Convention citoyenne pour le climat d'organiser progressivement la fin du trafic aérien – je dis bien progressivement – sur les vols intérieurs d'ici à 2025, et uniquement sur les lignes où il existe une offre bas carbone satisfaisante en prix et en temps, avec un trajet de moins de quatre heures,

apparaît comme étant de bon sens. Elle ne s'oppose pas, malgré ce qu'ont pu dire, penser ou craindre certains de nos collègues, à l'enjeu économique.

D'après Greenpeace, le passage de quatre heures à deux heures trente épargnerait les trois connexions les plus émettrices : Paris-Nice, Paris-Toulouse et Paris-Marseille. Avec plus de 3 millions de passagers en 2019, la navette entre Paris et Nice produit l'équivalent de 225 000 tonnes de CO₂. Voilà pourquoi nous demandons de revenir à la proposition initiale de la CCC : supprimer les exceptions prévues pour les correspondances et garantir la non-réattribution des créneaux.

Il s'agit de prendre la mesure de l'enjeu. Beaucoup de collègues ont argué que, finalement, la France n'émettait pas tant de gaz à effet de serre que cela et que le phénomène était résiduel. C'est faux ! De notre point de vue, il s'agit d'avoir une ambition non seulement écologique, mais aussi économique, en s'appuyant sur les compétences du secteur pour entamer la bifurcation.

M. Bruno Millienne.

Mais ils sont dingues...

Mme Danièle Obono.

Nous parlons bien ici de vols intérieurs, qui correspondent à une très petite minorité de vols et qui représentent un enjeu à la fois climatique et démocratique. Nous avons travaillé cet amendement avec Greenpeace et avec d'autres associations. Nous pensons qu'il faut être à la hauteur de l'ambition de la CCC, or l'article, tel qu'il est, passe à côté de ce qu'il faudrait planifier. *(Mme Mathilde Panot applaudit.)*

Mme la présidente.

La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 4628.

M. Martial Saddier.

Il est défendu.

Monsieur le ministre délégué, je voudrais rebondir sur vos derniers propos. Je ne veux pas vous faire un procès d'intention, mais vous avez tout de même laissé entendre que cela ne vous posait pas de problème qu'il n'y ait plus, à terme, qu'un seul aéroport en France : Roissy. Vous avouerez que pour un certain nombre de territoires, c'est plus qu'inquiétant.

Mme la présidente.

L'amendement n° 6809 de Mme Mathilde Panot est défendu.

Quel est l'avis de la commission sur ces amendements ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Cette série d'amendements traite de deux sujets.

Le premier est le relèvement du seuil d'interdiction de deux heures et demie à quatre heures. Nous avons étudié la question avec beaucoup d'attention, et le critère de quatre heures aurait des conséquences importantes pour le désenclavement des territoires ; pour le coup, les remarques de notre collègue Pupponi seraient justifiées. Il ne me semble pas pertinent de porter l'interdiction à quatre heures, d'autant plus qu'elle risquerait de toucher des lignes transversales dont la disparition emporte un risque d'enclavement élevé.

Pour le deuxième sujet, celui des correspondances, il faut faire très attention, notamment en raison des effets de bord que la mesure pourrait créer. M. Saddier connaît bien le sujet : nous risquons d'assister à un report du trafic aérien, par exemple de l'aéroport de Lyon sur celui de Genève, ce qui ne réglera en aucun cas la question de la lutte contre les gaz à effet de serre. Notre combat commun devrait être d'améliorer la multimodalité, c'est-à-dire le fait de passer du train à l'avion de manière plus simple. Je sais que le trajet Marseille-Lyon se fait très bien en train ; il faudrait pouvoir, ensuite, partir rapidement de Lyon vers une autre destination en avion. Cela doit se faire main dans la main avec la SNCF et Air France, car à côté de l'amélioration des connexions, il faut aussi traiter des enjeux purement logistiques, notamment pour le transfert des bagages.

Avis défavorable à l'ensemble des amendements.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, *ministre délégué*.

Je reviendrai sur les deux arguments qui ont été développés.

Pourquoi avons-nous fixé la toise à deux heures trente ? Parce que la limite de quatre heures aurait asséché des territoires qui sont déjà enclavés sur le plan physique et numérique.

Mme Danièle Obono.

Pas du tout, puisqu'il existe d'autres modes de transport !

M. Jean-Baptiste Djebbari, *ministre délégué*.

C'est notamment le cas du grand Massif central, que je connais particulièrement bien, avec des villes comme Brive, Limoges, Rodez et Clermont-Ferrand. Retenir la limite que vous proposez contreviendrait à l'équité entre les territoires.

Par ailleurs, madame Obono, vous prétendez, de manière rhétorique, que l'avion est un moyen de transport réservé aux riches, mais cette affirmation est démentie par les faits. (*MM. David Habib et Joël Aviragnet acquiescent.*) Je vous opposerai des éléments objectifs. Ceux qui prennent

l'avion sont, pour un quart des Français modestes, pour un quart des retraités et pour 50 % des actifs dits CSP+, c'est-à-dire appartenant aux catégories socioprofessionnelles les plus favorisées. Votre affirmation est donc inexacte, et elle l'est plus encore si l'on considère les charters et les vols à bas coûts, qui offrent à des familles l'opportunité de se déplacer si ce n'est une fois par an, du moins une fois tous les deux ans. L'avion est donc un moyen de transport et de liberté même pour les Français les moins aisés.

Pour toutes ces raisons, j'émetts un avis très défavorable sur ces amendements.

Mme la présidente.

La parole est à Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot.

Je conteste vos arguments.

En l'espèce, nous ne parlons pas de l'enclavement des territoires. Si l'on interdisait l'exploitation de services aériens sur des liaisons intérieures dès lors qu'existe une offre ferroviaire de moins de quatre heures, les trajets concernés seraient Paris-Marseille – qui dure trois heures deux, ce qui ne me paraît pas extraordinairement long –, Paris-Montpellier, qui prend trois heures quatre, ou Paris-Brest, qui se fait en trois heures vingt-cinq. Je rappelle qu'en 2019, Paris-Marseille a été la troisième ligne de vols intérieurs la plus utilisée et qu'elle a produit 127 000 tonnes de CO₂ par an. J'ajoute que la durée du trajet en avion fait l'objet d'une publicité mensongère, qui méconnaît le temps nécessaire pour arriver jusqu'à l'aéroport, la demi-heure d'attente qui précède l'embarquement, puis, à l'arrivée, la jonction de l'aéroport au centre-ville. Ces délais, ajoutés au temps de transport, ne justifient pas qu'on continue à privilégier l'avion, alors que la mesure que nous proposons – j'y insiste – n'enclaverait en rien les territoires.

Quant à savoir si l'avion est réservé aux plus aisés, je vais à mon tour citer un chiffre qui doit nous interpeller, monsieur le ministre délégué : en France, 50 % des vols sont effectués par 2 % de la population.

Je suis heureuse de vous entendre parler d'emploi. En France, les géants du e-commerce ont détruit en solde net – avant l'épidémie de covid – 81 000 emplois, sans que personne s'en soit ému. Nul ne s'est demandé s'il fallait arrêter Amazon jusqu'à ce qu'on s'en inquiète tout à coup. Une tribune signée par 700 étudiants en aéronautique, un collectif du nom d'Icare et autre collectif réunissant des personnels de l'aéronautique plaident tous pour une bifurcation, en disant qu'ils pourraient investir leurs compétences dans d'autres domaines.

Enfin, il est absurde de prétendre que, parce qu'il y aurait une crise, il faudrait attendre que les émissions de gaz à effet de serre réaugmentent, avant d'entreprendre de les réduire. C'est maintenant qu'il faut intervenir. Dans sa rédaction actuelle, l'article est vide, purement symbolique : en s'attaquant aux trois lignes dont vous parlez, on réduira les émissions de CO₂ des vols métropolitains de 2,2 %. Si l'on retenait en revanche la limite de quatre heures au lieu de deux et demie, on ferait baisser ces émissions de 33 %, ce qui aiderait la France à réaliser

son ambition climatique et à respecter ses engagements internationaux, sans empêcher les gens de se déplacer. *(Mme Danièle Obono applaudit.)*
(L'amendement n° 4427 n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

Je mets aux voix l'amendement n° 6811.
(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	80
Nombre de suffrages exprimés	78
Majorité absolue	40
Pour l'adoption	5
Contre	73

(L'amendement n° 6811 n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

Partager l'intervention

Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 4628 et 6809.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	73
Nombre de suffrages exprimés	72
Majorité absolue	37
Pour l'adoption	5
Contre	67

(Les amendements identiques n^{os} 4628 et 6809 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

Je suis saisie de six amendements, n^{os} 2289, 3998, 3999, 4963, 5837 et 2266, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 3999 et 4963 sont identiques.

La parole est à Mme Sylvia Pinel, pour soutenir l'amendement n^o 2289.

Mme Sylvia Pinel.

Pour absorber le report de passagers de l'aérien vers le ferroviaire, il faut des trains suffisamment nombreux. Reste à définir les conditions optimales qui permettraient au ferroviaire de relayer l'aéronautique. L'amendement n^o 2289 précise que l'offre doit être d'au moins dix liaisons quotidiennes, dont quatre aux heures de pointe. L'amendement n^o 2266, qui sera appelé dans un instant, tend à renvoyer la fixation du nombre de ces liaisons quotidiennes à un décret. On ne peut en effet prendre une telle interdiction sans en prévoir les conséquences.

Mme la présidente.

Les amendements n^{os} 3998 et 3999 de M. Robin Reda, 4963 de M. Jean-Luc Lagleize, 5837 de Mme Fannette Charvier et 2266 de Mme Sylvia Pinel sont défendus.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Avis défavorable.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Je suggère le retrait des amendements ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Je comprends le problème, madame Pinel, mais soyons francs : ces mesures n'appartiennent pas tout à fait au domaine de la loi. J'ai évoqué ce qui s'était passé pour les liaisons Paris-Strasbourg et Paris-Bordeaux afin de montrer quel était le sens de l'histoire. Dès lors qu'une offre robuste capte des clients, la fréquence des trajets augmente. C'est pourquoi nous investissons tant dans le ferroviaire, auquel sont consacrés 50 % des investissements du plan de relance.

Mme la présidente.

La parole est à M. David Habib.

M. David Habib.

Monsieur le ministre délégué, si vous étiez, je ne dirai pas sincère mais cohérent, vous devriez, en dépit des difficultés normatives, juridiques, formelles que vous avez alléguées, soutenir la proposition de Mme Pinel. On ne peut pas laisser les choses se faire sans intervenir. Si l'on confie certaines liaisons à la SNCF, qui n'est pas plus vertueuse qu'Air France ou que beaucoup d'entreprises privées, on lui laissera la possibilité de fixer les règles qui l'arrangent. Vous connaissez parfaitement la réalité du réseau ferroviaire français. Les liaisons entre les provinces, tout comme la desserte des extrémités du pays, sont catastrophiques. Le trajet Paris-Pau prend cinq heures sur le papier, mais, dans les faits, il m'est arrivé de le faire en huit heures. Au reste, le jour où ça m'est arrivé, je n'étais pas mécontent, car M. Guillaume Pepy était dans le train. Je ne l'ai jamais vu aussi énervé et je n'ai jamais vu quelqu'un passer autant de temps au téléphone. Sans doute cherchait-il à joindre la direction de son entreprise !

En fixant la toise à deux heures trente, nous lâchons complètement la bride à la SNCF. Or je ne pense que ce soit votre intention, pas plus que celle de notre assemblée. Il faut exercer une autorité sur cette société. Nous soutenons les amendements de Mme Pinel parce qu'ils présentent l'intérêt de fixer un cadre, en prévoyant un certain nombre de rotations. Je répète, ils tendent à préserver l'aménagement du territoire, auquel nous croyons tous, en conservant la main sur la compagnie ferroviaire.

Mme la présidente.

La parole est à Mme Sylvia Pinel.

Mme Sylvia Pinel.

J'entends que ces dispositions ne relèvent peut-être pas de la loi, mais on ne peut méconnaître les inquiétudes de la filière aéronautique, de ses salariés, des habitants des territoires concernés et des usagers des lignes aériennes qui risquent d'être supprimées. En outre, il faut anticiper l'absorption des passagers de l'aérien par le ferroviaire. Des discussions sont en cours entre Air France et la SNCF sur la complémentarité et sur l'intermodalité fer-air. Vous ne pouvez pas nous demander de voter l'article sans nous apporter aucune précision sur l'offre ferroviaire de remplacement ni sur le cadencement des trains. Rassurez-nous – même si nous sortons du domaine strictement législatif – sur le fait que le transfert est anticipé et informez-nous de l'avancée des discussions ! (*M. David Habib applaudit.*)

M. Martial Saddier.

Elle a raison !

M. Joël Aviragnet.

Bravo !

Mme la présidente.

La parole est à M. le ministre.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Votre inquiétude est légitime, mais nous avons construit l'offre de transport en privilégiant la complémentarité des modes. Depuis 2017, le réinvestissement dans le mode ferroviaire a été majeur, que ce soit dans le réseau primaire ou secondaire, à travers les cinq projets de LGV en cours sur le territoire, notamment entre Paris et la Normandie, en Provence-Alpes-Côte d'Azur, entre Montpellier et Béziers...

M. Joël Aviragnet.

Paris et Toulouse !

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

On pense également au GPSO entre Bordeaux et Toulouse. Autant de dossiers qui vont avancer, ce qui achèvera le maillage grande vitesse du réseau ferroviaire.

Le meilleur argument que je puis vous apporter est le lien entre la concurrence et la complémentarité des modes. En juillet 2017, nous avons inauguré un train Paris-Bordeaux en deux heures quatre. Quand le chemin de fer a proposé une liaison à grande vitesse robuste, bien cadencée et de qualité, il a capté 60 % des clients en six mois. Je n'ai aucun doute sur le fait que la SNCF assurera la fréquence qui lui permettra d'attirer des clients quand elle en aura l'occasion.

Au demeurant, nous assumons la tutelle et nous avons rouvert beaucoup de dossiers. J'ai parlé des politiques tarifaires, de la lisibilité et de la transparence. Mais je répète que notre crédibilité repose avant tout sur les investissements considérables consentis dans le mode ferroviaire depuis 2017, qui me semblent de nature à lever toutes vos inquiétudes.

Enfin, nous disposons d'un cadre de dialogue avec les régions, au sein du conseil ministériel, pour parler de la desserte du territoire avec les exploitants et les industriels. Ces échanges transparents se feront au service de l'équité et, au sens large, de l'aménagement du territoire. En la matière, vous pouvez avoir confiance en nous.

(Les amendements n^{os} 2289 et 3998, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

(Les amendements identiques n^{os} 3999 et 4963 ne sont pas adoptés.)

(Les amendements n^{os} 5837 et 2266, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

Je suis saisie de six amendements, n^{os} 123, 6808, 3663, 5988, 3997 et 4964, pouvant faire l'objet d'une discussion commune.

Les amendements n^{os} 3663 et 5988 étant identiques, de même que les amendements n^{os} 3997 et 4964.

Sur l'amendement n^o 6808, je suis saisie par le groupe La France insoumise d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Les amendements n^{os} 123 de Mme Delphine Batho, 6808 de François Ruffin et 3663 de Mme Anne-France Brunet sont défendus.

La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n^o 5988.

M. Gérard Leseul.

Nous proposons d'allonger de deux heures trente à trois heures la limite qui déclenchera l'interdiction des trajets aériens pour lesquels il existe une offre ferroviaire de remplacement.

Mme la présidente.

Les amendements n^{os} 3997 de M. Robin Reda et 4964 de M. Jean-Luc Lagleize sont défendus. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Avis défavorable.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Avis défavorable. Le trajet Paris-Limoges dure trois heures treize, Paris-Brive est à peine plus long et Paris-Clermont-Ferrand prend trois heures vingt. Nous sommes dans cette épure. Pour maintenir son attractivité, le grand Massif central a besoin d'une desserte aérienne quotidienne, qui reçoit un soutien budgétaire au titre de la politique d'aménagement du territoire – comme nombre de liaisons interprovinciales.

M. Vincent Descoeur.

Il faut y penser. M. le ministre a raison.
(L'amendement n^o 123 n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

Je mets aux voix l'amendement n^o 6808.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	79
Nombre de suffrages exprimés	76
Majorité absolue	39
Pour l'adoption	7
Contre	69

(L'amendement n° 6808 n'est pas adopté.)

(Les amendements identiques n°s 3663 et 5988 ne sont pas adoptés.)

(Les amendements identiques n°s 3997 et 4964 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

L'amendement n° 5317 de M. le rapporteur est rédactionnel.

(L'amendement n° 5317, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente.

Les amendements identiques n°s 4000 de M. Robin Reda et 4966 de M. Jean-Luc Lagleize sont défendus.

(Les amendements identiques n°s 4000 et 4966, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

Je suis saisie de trois amendements, n°s 4757, 3996 et 5869, pouvant être soumis à une discussion commune.

Sur l'amendement n° 5869, je suis saisie par le groupe Les Républicains d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 4757.

M. Jean-Marie Sermier.

L'amendement vise à faire précéder tout arrêt d'une liaison aérienne d'une concertation avec l'ensemble des partenaires.

Mme la présidente.

L'amendement n° 3996 de M. Robin Reda est défendu.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 5869.

M. Jean-Marie Sermier.

La concertation que nous appelons de nos vœux concerne cette fois-ci les collectivités locales. Il est inimaginable de supprimer la ligne Paris-Rennes ou Paris-Bordeaux sans que les collectivités, qui participent parfois au financement de ces lignes, notamment les communautés d'agglomération et les métropoles, ne soient consultées.

Mme la présidente.

Sur l'article 36, je suis saisie par le groupe La République en marche d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Quel est l'avis de la commission sur les amendements en discussion commune ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Il est en effet nécessaire de procéder à une concertation lorsqu'une telle décision touche les territoires. Rassurez-vous, les préfets ont le devoir d'en organiser. À Bordeaux, une concertation a été menée par le corps préfectoral avec les acteurs de l'aéronautique et les collectivités locales. Vos amendements étant satisfaits, j'émetts un avis défavorable à leur adoption.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Monsieur Sermier, il y a deux types de concertation : une menée à l'échelle nationale au sein d'un comité interministériel qui réunit l'industrie, les exploitants aéronautiques et la SNCF pour évoquer les dessertes et les principaux élus concernés, et une autre, conduite localement. À Bordeaux, j'ai demandé à la préfète de Nouvelle-Aquitaine d'organiser une concertation et je participerai aux discussions dès lors que le projet de loi aura avancé. Il existe à la fois une enceinte de concertation nationale et des déclinaisons territoriales pour assurer la parfaite information de tous.

Mme la présidente.

La parole est à M. David Habib.

M. David Habib.

Vous ne pouvez pas ignorer que tous les maires de l'agglomération bordelaise, sauf un, vous ont écrit pour demander le maintien de la navette.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Je ne l'ignore pas.

M. David Habib.

Celui qui n'a pas signé la lettre dit en privé qu'il a hésité avant de renoncer. Le président de la métropole, socialiste, Alain Anziani, vous a écrit ce courrier avec l'ensemble de ses collègues ; le président de la région Nouvelle-Aquitaine, socialiste, Alain Rousset, a également participé à la rédaction de cette lettre. J'insiste sur leur appartenance au Parti socialiste pour que les choses soient claires.

Il est bien normal qu'il revienne au Parlement de décider, mais il y a un vif désir d'échanger avec vous pour que vous mesuriez les conséquences de cette décision voire pour vous faire changer d'avis – j'ai néanmoins dit aux élus bordelais que ce serait très difficile. Les amendements qui viennent d'être présentés sont tout à fait pertinents.

(Les amendements n^{os} 4757 et 3996, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

Je mets aux voix l'amendement n° 5869.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	74
Nombre de suffrages exprimés	73
Majorité absolue	37
Pour l'adoption	14
Contre	59

(L'amendement n° 5869 n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

L'amendement n° 130 de Mme Delphine Batho est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Juste un mot sur le sujet des créneaux aériens, qui va revenir :...

Mme Delphine Batho.

Merci, monsieur le rapporteur !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

...je comprends l'objectif poursuivi par notre collègue Delphine Batho, mais je souhaite rappeler à la représentation nationale que l'attribution des créneaux est régie par la réglementation européenne, en particulier le règlement 95/93 du 18 janvier 1993 qui fixe des règles très strictes en la matière. Avis défavorable.

(L'amendement n° 130, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

Je suis saisie de trois amendements, n°s 4620 de Mme Nathalie Bassire, 5987 de M. Gérard Leseul et 6810 de Mme Mathilde Panot, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 4620 et 5987 sont identiques.

Tous ces amendements sont défendus.

(Les amendements n°s 4620, 5987 et 6810, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

L'amendement n° 3955 de Mme Delphine Batho est défendu.

(L'amendement n° 3955, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

L'amendement n° 3964 de Mme Delphine Batho est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Cet avis répondra aussi à la préoccupation exprimée tout à l'heure par notre collègue Benoit Simian : nous avons souhaité suspendre l'interdiction des vols lorsque le transport aérien sera décarboné. L'amendement vise à supprimer cette dérogation alors qu'il importe de la maintenir dans la loi. Voilà pourquoi j'émet un avis défavorable.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

M. le rapporteur a tout à fait raison, d'autant que les premiers vols décarbonés seront certainement régionaux et possiblement transversaux. La disposition du projet de loi est importante, d'où un avis défavorable.

(L'amendement n° 3964 n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

L'amendement n° 4968 de M. Jean-Luc Lagleize est défendu.

(L'amendement n° 4968, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

Les amendements n°s 5337 et 5338 de M. le rapporteur sont rédactionnels.

(Les amendements n°s 5337 et 5338, acceptés par le Gouvernement, sont successivement adoptés.)

Mme la présidente.

Les amendements n°s 2125 de Mme Delphine Batho et 4971 de M. Jean-Luc Lagleize sont défendus.

(Les amendements n°s 2125 et 4971, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

Les amendements identiques n°s 2073 de M. Jean-Yves Bony et 4949 de M. Jean Lassalle sont défendus.

(Les amendements identiques n^{os} 2073 et 4949, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

Les amendements n^{os} 167 et 289 de Mme Delphine Batho sont défendus.
(Les amendements n^{os} 167 et 289, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

Je suis saisie de deux amendements, n^{os} 4327 et 5339, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n^o 4327 de M. François-Michel Lambert est défendu.

L'amendement n^o 5339 de M. le rapporteur est rédactionnel.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

L'avis est défavorable à l'amendement n^o 4327.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Même avis à l'amendement n^o 4327 et avis favorable à l'amendement n^o 5339.

Mme la présidente.

La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert.

Mon amendement concerne l'ensemble du fret aérien national quand celui de M. le rapporteur ne couvre que celui transitant par l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle. Pourquoi donnez-vous la préférence au second, monsieur le ministre délégué ?

Mme la présidente.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Je sais que vous avez interpellé M. le ministre délégué et je ne doute pas qu'il vous donnera des éléments de réponse. Nous avons travaillé l'amendement avec notre collègue Jean-Luc Fugit : comme 90 % du fret aérien transite par l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, nous avons décidé de cibler le rapport que le Gouvernement devra remettre au Parlement sur cet aéroport. Peut-être étendrons-nous plus tard son champ à l'ensemble du territoire. Voilà pourquoi votre amendement recueille un avis défavorable.

Mme la présidente.

La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi.

C'est la double peine ! Vous supprimez les vols intérieurs qui partent souvent d'Orly et vous chargez le fret à Roissy. Les habitants de nos territoires ne bénéficieront pas des emplois du nouveau terminal mais subiront les nuisances nocturnes.

Je voulais déposer un amendement visant à obliger le ministre délégué, ses conseillers et les rapporteurs du texte à vivre pendant deux ans dans un HLM de Sarcelles –...

M. Jean-Charles Colas-Roy.

Populisme !

M. François Pupponi.

...disons plutôt une belle demeure de Montmorency –, pour se rendre compte des nuisances aéroportuaires la nuit autour de Roissy. Le seul aéroport ouvert la nuit est celui de Roissy, celui d'Orly est fermé. Et vous nous proposez d'accroître le fret !

En outre, je le répète, vous ne faites aucune proposition de création d'emplois alors que l'abandon des projets de terminal T4 de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle et d'EuropaCity entraîne la perte de 80 000 emplois. Ces projets étaient certes mauvais, mais ils devaient créer 80 000 emplois ! Votre seule proposition est d'augmenter le fret à Paris-Charles-de-Gaulle, donc d'accroître les nuisances. Il faut apporter autre chose que des décisions négatives à ce territoire !

Mme la présidente.

La parole est à M. le ministre délégué.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Il se trouve que j'ai vécu pendant deux ans à 10 kilomètres de Roissy, donc je vois ce qu'implique d'habiter près d'un aéroport. En outre, j'ai appartenu à la commission consultative de l'environnement de Paris-Charles-de-Gaulle, donc je connais le sujet des nuisances aéroportuaires.

Je comprends parfaitement votre préoccupation, mais le sujet ne se limite pas à Roissy. Un projet de développement du fret aérien existe ainsi à l'aéroport de Châlons-Vatry : il a d'ailleurs montré son utilité au moment de la crise sanitaire car beaucoup de matériel médical, notamment des masques, a transité par cet aéroport – de nombreux autres aéroports avaient également répondu présent.

Les modèles économiques des aéroports de demain seront davantage tournés vers la transition énergétique, les nouvelles énergies, la logistique urbaine et interurbaine : il y a un modèle économique pour les aéroports orientés vers le fret – mais pas uniquement – et intégrant pleinement la transition écologique, notamment la décarbonation par les énergies nouvelles. Nous pourrions en reparler, monsieur Pupponi, à l'article 37 ou au-delà de ce projet de loi, notamment pour évoquer le remplacement du projet EuropaCity, mais vous nous faites un mauvais procès sur la concentration des nuisances à Roissy car le sujet du fret aérien est bien plus large que la seule plaque parisienne.

Mme la présidente.

La parole est à Mme Zivka Park.

Mme Zivka Park.

Derrière ces articles se cache le sujet des nuisances sonores aériennes que M. Pupponi vient de soulever mais que nous ne pouvons pas aborder ce soir. Je salue l'amendement et le travail de mon collègue Jean-Luc Fugit.

Le rapport a pour objectif de se pencher sur le fret aérien, notamment à Roissy, pour étudier son éventuel transfert vers le fret ferroviaire. C'est un sujet important, car ce transfert permettrait de diminuer les nuisances sonores que subissent nos concitoyens.

Monsieur le ministre délégué, je saisis l'occasion pour vous demander à nouveau de remettre le projet Euro Carex à l'ordre du jour. Il permettra justement de transformer du fret aérien en fret ferroviaire et donc de relancer la stratégie de promotion de ce dernier.

Mme la présidente.

La parole est à M. Stéphane Peu.

M. Stéphane Peu.

Je profite que le débat concerne Roissy pour abonder les propos de M. Pupponi sur les vols de nuit et sur le risque d'aggraver encore une situation déjà insupportable avec cette proposition relative au fret.

Ensuite, puisqu'on parle beaucoup d'aviation depuis le début de la séance, je remercie tous les parlementaires qui se sont opposés au projet de privatisation du groupe Aéroports de Paris. Nous examinons le projet de loi climat et discutons des enjeux environnementaux, or je ne vois pas très bien comment la transition énergétique qu'on prône pour le secteur aéronautique serait envisageable avec une société privatisée.

Mme Danièle Obono.

Tout à fait !

M. Stéphane Peu.

Donc merci à ceux qui ont réussi à faire capoter ce mauvais projet ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOC et FI. – M. François-Michel Lambert applaudit également.*)

Mme la présidente.

La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert.

Si j'ai bien compris, M. le ministre délégué soutient mon amendement, puisqu'il a expliqué que l'un des enjeux était l'extension du fret aérien à d'autres aéroports. C'est justement ce que je propose dans mon amendement, alors que celui de M. le rapporteur, qui est très bon aussi, ne concerne que Roissy – vous l'avez dit vous-même, monsieur le rapporteur. Travaillons donc sur l'ensemble du fret aérien, qu'il soit à Roissy, à Marseille ou à Vatry, afin de trouver comment réduire ses volumes.

(L'amendement n° 4327 n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 5339 est adopté ; en conséquence, l'amendement n° 6217 devient sans objet.)

Mme la présidente.

Je suis saisie de six amendements, n°s 2876, 2874, 5004, 4001, 98 et 126, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Sylvia Pinel, pour soutenir les amendements n°s 2876 et 2874, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

Mme Sylvia Pinel.

Nous avons longuement évoqué le contexte que connaît la filière aéronautique ; pour préserver les emplois et les savoir-faire, il me semble utile de décaler la date d'entrée en vigueur du présent article. Le premier amendement vise à la fixer au 1^{er} juillet 2025, le second au 1^{er} juillet 2024.

Mme la présidente.

La parole est à M. Nicolas Turquois, pour soutenir l'amendement n° 5004.

M. Nicolas Turquois.

Il participe de la même philosophie que ceux que nous avons précédemment défendus : nous nous inscrivons dans la démarche de l'article, mais nous proposons d'attendre que l'état économique de la filière autorise de semblables mesures. Il faut que le trafic aérien ait atteint un niveau équivalent à celui qu'il avait en 2019. Nous avons prévu d'attendre ensuite dix-huit mois, on peut peut-être discuter de ce délai.

Il est normal de demander un effort à une filière qui va bien, parce que c'est indispensable pour la planète, mais nous le demandons à une filière qui a les deux genoux à terre. Je vous assure, mes collègues, que ce soir nous faisons une bêtise. (*M. David Habib applaudit.*)

Mme la présidente.

L'amendement n° 4001 de M. Robin Reda est défendu.

La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 98.

M. Martial Saddier.

Je dois avouer qu'en déposant cet amendement, je ne pensais pas avoir à le défendre, persuadé que j'étais qu'en raison de la crise du covid, nos débats auraient une autre tonalité, et que nous prendrions d'autres décisions ce soir. C'était un amendement de repli, qui se transforme en amendement de dépit.

Je rappelle à la représentation nationale que nous sommes la première destination touristique au monde. Puisque vous décidez, semble-t-il, de ne pas revenir sur le calendrier – c'est le fait majoritaire –, faites au moins en sorte que l'entrée en vigueur de ces mesures n'intervienne pas au milieu d'une des deux grandes saisons touristiques, à savoir l'été et l'hiver. Nous sommes la première station de ski au monde, le minimum serait d'éviter une application en pleine saison de ski, même si cela ne suffira pas à résoudre le problème de fond.

Mme la présidente.

L'amendement n° 126 de Mme Delphine Batho est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

S'agissant des délais, après concertation avec l'ensemble des acteurs, je crois qu'on a trouvé une position d'équilibre entre l'amendement de Mme Batho, qui vise une application en

octobre 2021, et ceux qui tendent à attendre bien davantage. Je vous propose donc de retirer vos amendements ; à défaut, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Avis défavorable.

Je partage les propos du rapporteur. En outre, je rappelle que l'État a soutenu l'ensemble du secteur à hauteur de 15 milliards d'euros, ce qui n'est pas rien. (*M. Jacques Marilossian applaudit.*) Cela a permis d'éviter des faillites, des suppressions d'emplois, des prédatations et des acquisitions hostiles. L'État soutient aussi l'aviation de demain : c'est l'objectif de décarbonation, dont nous avons discuté ; ne serait-ce que pour les trois prochaines années, il sera financé à hauteur de 1,5 milliard d'euros. L'État est au rendez-vous pour soutenir la filière.

Mme la présidente.

La parole est à M. David Habib.

M. David Habib.

Monsieur le rapporteur, avec qui la concertation a-t-elle eu lieu ? J'ai rencontré les industriels chez moi, ils n'y ont pas participé ; j'ai rencontré la CGT de Safran, non plus ; j'ai rencontré des jeunes, car Safran et le conseil régional d'Aquitaine ont créé une école d'aéronautique, non plus ; les présidents de communautés de communes où se situent les installations, non plus. Avec qui vous êtes-vous concertés ? J'ai aussi interrogé Air France, ils nous disent : pas de concertation, ou, plus exactement, échange d'informations, mais pas de concertation. (*M. Benoit Simian applaudit.*) Vous prenez une décision, c'est votre droit, vous êtes majoritaires, mais évitez de laisser supposer qu'elle est le fruit d'une négociation avec qui que ce soit.

Quant à la Convention citoyenne, je me permets de vous adresser de nouveau une demande que j'ai déjà faite à Mme Pompili, ministre de la transition écologique : que la liste des membres de la CCC soit rendue publique (*Mme Cendra Motin et M. Jean-Marie Sermier applaudissent*) , comme leur déclaration d'intérêts, afin de prouver définitivement qu'il n'y a pas eu d'intervention de l'État, que l'État ne leur a pas tenu la main, selon les termes que certains ont employés. (*M. Jean-Marie Sermier applaudit.*) J'ai déjà cité l'exemple des Pyrénées-Atlantiques : 700 000 habitants, quatre représentants à la Convention citoyenne, et tous – c'est respectable – avaient un engagement en matière d'environnement. Comme je l'ai dit dans la discussion générale, la probabilité qu'ils aient été tirés au sort relève de la magie.

M. Jean-Marie Sermier.

Très bien !

Mme la présidente.

La parole est à Mme Chantal Jourdan.

Mme Chantal Jourdan.

Je vais faire entendre une autre voix du groupe Socialistes et apparentés, bien qu'évidemment je respecte tout à fait la position de mon collègue – nous avons bien sûr débattu de la mutation du secteur aérien. Nous sommes extrêmement sensibles à la question des pertes d'emplois, c'est pourquoi nous avons déposé des amendements à l'article 35, qui visaient notamment à accélérer les feuilles de route et à préciser les transitions nécessaires. Certes, leur adoption n'aurait pas résolu toutes les difficultés inhérentes à un sujet aussi sensible.

Concernant le plafond de deux heures trente, certains d'entre nous pensaient qu'il fallait le hausser, mais nous avons été sensibles à l'argument de l'emploi, et nous sommes revenus à une position plus modérée. Cependant, nous gardons le cap d'un changement de modèle, ce qui ne signifie pas que l'industrie aéronautique n'a pas d'avenir, mais celui-ci est déplacé, comme Dominique Potier l'a expliqué dans son intervention. Selon moi, dans certains secteurs professionnels, il faudra effectivement penser et agir autrement.

Monsieur le ministre délégué, vous avez dit qu'un quart des voyages en avion était le fait des personnes retraitées, sans doute parce qu'elles disposent de temps et de moyens. Mais les jeunes générations, elles, nous disent qu'elles souhaitent habiter demain dans un monde vivable. Il faut bien nous mettre en tête que ce projet de loi répond à une nécessité, celle de l'urgence climatique, qui impose de partager les efforts.

Mme la présidente.

La parole est à M. Jean-Charles Colas-Roy.

M. Jean-Charles Colas-Roy.

Je ne peux pas laisser M. David Habib attaquer ainsi les citoyens de la Convention citoyenne pour le climat. La CCC a été voulue par le Président de la République, elle a constitué un exercice démocratique inédit et son travail a été salué sur tous les bancs de l'Assemblée nationale. Je remarque d'ailleurs que beaucoup des groupes d'opposition critiquent le Gouvernement quand il ne reprend pas les mesures proposées par la Convention citoyenne...

Mme Mathilde Panot.

En l'occurrence, il ne les reprend pas ! La CCC proposait le seuil de quatre heures.

M. Jean-Charles Colas-Roy.

...mais, de temps en temps, attaquent les membres de la Convention, lorsque certaines mesures ne leur plaisent pas. Nous sommes la représentation nationale, assumons nos responsabilités et

ne critiquons pas un exercice qui a réuni pendant six mois des citoyens tirés au sort, dans un cadre précis, organisé par le CESE (Conseil économique, social et environnemental), avec des garants. On peut avoir un regard critique, mais ne jetons pas la suspicion et l'opprobre sur des citoyens qui ont bien travaillé. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et SOC. – Mme Delphine Batho et M. Cédric Villani applaudissent également.*)

Mme la présidente.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier.

Le débat sur la Convention citoyenne s'invite donc maintenant, un samedi soir très tard. Loin de nous l'idée d'attaquer la CCC et le travail accompli, ou de reprocher aux uns et aux autres le temps passé et l'énergie déployée. Nous ne critiquons pas les résultats, le groupe Les Républicains a d'ailleurs repris dans ses amendements certaines propositions, que nous pensons utiles pour la planète.

Mais tout de même, la question que pose M. David Habib est importante. Si nous n'avons rien à nous reprocher, si nous n'avons rien à cacher, le mieux reste de publier les noms. J'ai relu ce document fort intéressant qu'est le projet de loi ; on y trouve en page 2 la liste des membres de la Convention, mais environ 85 % d'entre eux n'ont donné que leur prénom. Ce n'est ni grave, ni gênant, ils en ont peut-être moins l'habitude que nous, puisque vous savez qu'en tant que parlementaires, nous déclarons tout : nom, prénom, âge, adresse, et toutes les informations nécessaires.

M. Jean-Charles Colas-Roy.

Même les restaurants où l'on dîne, paraît-il !

M. Jean-Marie Sermier.

Toutefois, pour calmer cette discussion, peut-être faut-il demander leurs noms. Je ne sais pas à qui il faut nous adresser ; en tant que ministre délégué chargé des transports, vous n'êtes pas directement impliqué dans ce dossier. Monsieur le rapporteur général, nous vous le demandons à vous, afin que vous puissiez transmettre notre souhait à la ministre de la transition écologique. Nous voudrions que tout soit net, clair et sans bavure, et donc disposer des noms, des prénoms et des adresses des 150 citoyens de la Convention, et savoir s'ils ont rempli une déclaration d'intérêts pour, le cas échéant, en prendre connaissance, ou du moins savoir sur quel site elle est publiée.

Mme Delphine Batho.

C'est honteux comme intervention ! C'est grave !

(Les amendements n^{os} 2876, 2874, 5004, 4001, 98 et 126, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

Je mets aux voix l'article 36.
(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	85
Nombre de suffrages exprimés	70
Majorité absolue	36
Pour l'adoption	56
Contre	14

(L'article article 36, amendé, est adopté.)

Après l'article 36

Mme la présidente.

L'amendement n° 5817 de Mme Michèle Tabarot, portant article additionnel après l'article 36, est défendu.

(L'amendement n° 5817, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

L'amendement n° 120 de Mme Delphine Batho est défendu.
(L'amendement n° 120, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

Je suis saisie de cinq amendements, n^{os} 1580, 576, 6803, 5125 et 5989, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 576 et 6803 sont identiques.

L'amendement n° 1580 de Mme Émilie Cariou est défendu.

Les amendement identiques n^{os} 576 de M. Loïc Dombreval et n^o 6803 de M. Loïc Prud'homme sont défendus.

La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n^o 5125.

M. Stéphane Peu.

Il s'appuie sur une proposition de la Convention citoyenne pour le climat, dont nous n'avons pas critiqué la composition. Au contraire, si nous nous félicitons du travail effectué, nous regrettons surtout le décalage entre l'espoir né de cette convention, le Président Emmanuel Macron s'engageant à reprendre ses propositions « sans filtre », et ce qu'il en résulte dans le projet de loi. Parmi ses propositions, l'éco-contribution représente aujourd'hui un pourcentage par billet d'avion insuffisant, en comparaison de nombreux autres pays européens, qui font le choix d'augmenter la fiscalité des billets d'avion de manière importante depuis quelques années. Nous proposons une taxe progressive, qui porte principalement sur l'aviation d'affaires, c'est-à-dire sur les jets privés, dans une moindre proportion, mais de manière plus importante qu'aujourd'hui, sur les classes affaires des vols commerciaux et, bien sûr, de manière beaucoup plus marginale sur l'ensemble des billets d'avion.

Ces trois niveaux de progressivité de la taxe permettront d'allier l'efficacité économique à la justice sociale et aux objectifs de la transition énergétique. Un tel mode de taxation et une telle progressivité pourraient rapporter 4,2 milliards d'euros au budget de l'État, ce qui permettrait de financer le secteur ferroviaire, le plan vélo et bien d'autres choses utiles encore

Mme la présidente.

La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n^o 5989.

M. Gérard Leseul.

Presque identique à l'amendement précédent, il vise à doubler l'écotaxe actuelle sur les billets en première, en classe affaires et sur les jets privés.

Mme la présidente.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Il faut délivrer un message cohérent sur l'aérien. Vous proposez d'augmenter la taxe de solidarité, autrement dit la taxe Chirac, alors même que les activités aéronautiques sont très touchées par la crise. Je tiens à rappeler que c'est notre majorité qui a augmenté la taxe Chirac

dans la loi de finances pour 2020. Malheureusement, en raison de la crise, nous n'avons toujours pas récolté les bénéfices de cette décision. Attendons d'en voir les effets, avant d'envisager toute nouvelle augmentation. J'émet donc un avis défavorable sur l'ensemble de ces amendements.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Il existe de nombreuses taxes spécifiques au transport aérien, comme la taxe incitative relative à l'incorporation de biocarburants, les systèmes de quotas à l'échelle de l'Union européenne ou encore les systèmes de compensation à l'échelle de l'OACI – Organisation de l'aviation civile internationale –, l'éco-contribution.

S'y ajoute une taxation générale qui figure parmi les plus élevées en Europe, notamment par rapport à certains pays dont on fait parfois l'éloge. La Suède, par exemple, a un niveau de taxation de vingt points inférieur à celui de la France. Le Royaume-Uni, qui a un niveau de taxation à peu près équivalent, vient d'annoncer une baisse de la taxe sur les billets d'avion, pour accompagner la reprise. Ne nous trompons donc pas sur notre environnement géopolitique proche, européen. Le but n'est pas d'affaiblir le transport aérien français.

Mme la présidente.

La parole est à M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul.

Monsieur le ministre délégué, vous avez indiqué qu'il faut des prix plancher pour les billets d'avion, que l'on ne peut pas voyager pour 10 euros. Une taxe doit être acquittée. Même si vous avez la possibilité de différer dans le temps l'augmentation de l'éco-contribution, il est important de donner un signe en matière de justice sociale, comme l'a souligné M. Peu.

Mme la présidente.

La parole est à M. Stéphane Peu.

M. Stéphane Peu.

Je reconnais que vous avez augmenté la taxe Chirac. La question que posent nos amendements, qui sont proches, c'est celle de la progressivité, donc de la justice, laquelle consiste à différencier nettement la taxe selon que l'on voyage en jet privé, en classe affaires ou en classe économique. La notion de la progressivité de la taxe ou de l'impôt devrait tous nous réunir. Je ne dispose pas des chiffres de l'éco-contribution sur les billets d'avion, mais il me semble que la France se situe en deçà de la moyenne européenne, non pas au-dessus. C'est la raison pour laquelle nous vous proposons de l'augmenter et de la rendre progressive.

(L'amendement n° 1580 n'est pas adopté.)

(Les amendements identiques n°s 576 et 6803 ne sont pas adoptés.)

(Les amendements n°s 5125 et 5989, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

La parole est à M. Dominique Potier, pour soutenir l'amendement n° 6959.

M. Dominique Potier.

Cela relève du hasard, j'avais pris l'initiative, après la crise des gilets jaunes, de réunir 150 citoyens sur la colline de Sion, pour réfléchir à « plus de justice, moins de carbone ». De ces deux jours, avec E4C – Energy4Climate –, Alternatives économiques et de nombreux témoins économiques et sociaux du territoire, ont résulté des propositions assez extraordinaires. Pour ma part, j'ai salué l'initiative du Président de la République et je la salue de nouveau publiquement ce soir : je rends hommage à l'honneur de chacun des 150 citoyens qui se sont engagés dans cette aventure. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.)*

En revanche, notre pays souffre d'un défaut d'articulation entre démocratie participative et démocratie représentative. Comme l'a souligné Laurent Berger, lorsqu'un citoyen s'engage au nom de la démocratie participative et qu'il devient un responsable syndical, puis un élu, il bascule alors dans la démocratie représentative.

Ni Nicolas Sarkozy, ni François Hollande n'ont eu une telle démarche, ni même Emmanuel Macron, malgré ses tentatives, qui se sont soldées par des échecs, à l'instar de celui des états généraux de l'alimentation, suivis de l'immense déception engendrée par la loi dite ÉGALIM, et de celle suscitée par le présent projet de loi, à l'issue de la Convention citoyenne pour le climat. Je le redis, au nom du groupe Socialistes et apparentés : nous avons un problème de continuum démocratique, de passage de la démocratie participative à la démocratie représentative. J'en viens à l'amendement : j'ai lu avec passion les dossiers scientifiques sur la décarbonation, les scénarios « Maverick » et « Iceman ». J'ai découvert toutes les perspectives qu'ouvre le génie humain. J'ai une autre conviction profonde, qui repose sur le fait qu'avec le train, le taux d'émission s'élève 14 grammes de CO₂ par passager au kilomètre, contre 285 grammes avec l'avion.

L'amendement que je propose est ancien, puisque je l'ai déjà déposé il y a trois ans, avant que le sujet ne soit à la mode. Pour une distance parcourue identique, il vise à ce qu'une taxe, correspondant à l'écart entre le prix moyen du billet de train et celui du billet d'avion, s'ajoute au prix du billet acquitté par le voyageur aérien. Cette taxe permettrait d'annuler les effets pervers des subventions publiques, telle que l'exonération de taxation du kérosène, dont très peu de Français bénéficient. Au contraire, l'ensemble des Français bénéficieraient de cette taxe différentielle entre le billet de train et le billet d'avion, en alimentant l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), pour renforcer les réseaux ferrés de transport des voyageurs, notamment sur les petites lignes. Elle permettrait ainsi de restituer une équité fiscale et tarifaire, au nom de l'intérêt général, et favoriserait la décarbonation, grâce au

changement des pratiques – je n’aime pas parler de décroissance –, et à un juste repositionnement de l’aérien, là où il est utile.

Cet amendement permettrait donc d’accroître la justice sociale tout en augmentant la décarbonation. Les citoyens de la colline de Sion voulaient plus de justice et moins de carbone : il en résulte des amendements de bon sens, comme celui que je défends.

Mme la présidente.

Quel est l’avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur thématique.

Nous partageons tous la volonté de mettre en avant le travail réalisé par la Convention citoyenne pour le climat. Nous sommes en effet confrontés à une véritable défiance du système politique, et il faut allier la démocratie participative à la démocratie représentative. Il est de notre devoir d’animer une telle réflexion et de rendre hommage aux citoyens qui s’engagent. Je salue également le travail que vous avez mené après la crise des gilets jaunes, pour favoriser l’apaisement et formuler des propositions.

En revanche, votre amendement vise une nouvelle fois l’augmentation de la taxe Chirac. Nous avons déjà eu cette discussion : une telle hausse n’est pas souhaitable alors que nous l’avons déjà augmentée pour 2020, sans pouvoir encore mesurer les conséquences de cette décision à ce jour, du fait de la crise. Il me semble donc préférable de voir les effets de cette augmentation dans le temps, ainsi que la situation du secteur de l’aérien au sortir de la crise, avant d’envisager toute nouvelle augmentation de la fiscalité. C’est la raison pour laquelle j’émetts un avis défavorable sur votre amendement.

Mme la présidente.

Quel est l’avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Je salue également l’engagement des citoyens, avec lesquels j’ai eu plusieurs échanges francs, exigeants et ouverts, notamment avec le groupe de travail « Se déplacer » : il ne faut pas changer les règles du jeu en cours d’examen.

Votre point de vue est intéressant, monsieur Potier, car il existe de nombreuses façons de comparer les choses. La voiture émet environ 88 grammes de CO₂ par passager au kilomètre, avec un taux de remplissage de l’ordre de 2,2 passagers. Ce chiffre est de 1,7 gramme pour le TGV, mais il peut monter, selon le mix énergétique du pays, à 114 grammes. Ce 1,7 gramme tient donc au fait que l’énergie française est décarbonnée, étant essentiellement nucléaire. Pour l’avion, ce chiffre s’élève en moyenne à 141 grammes sur le moyen-courrier.

Mais une telle approche ne vaut que si l’on prend en compte uniquement les moyens de

transport, les véhicules. Or il faut aussi regarder le système de transport, le coût des infrastructures, leur entretien, la régénération, les effets de remplissage, de distance : bref, les chiffres évoluent beaucoup. Votre proposition est intéressante, mais pour la rendre pertinente, il faudrait raisonner sur le système de transport, un travail actuellement effectué par les services du ministère : il n'est pas encore complètement abouti. Je vous invite donc à en discuter de nouveau.

M. Dominique Potier.

Je le maintiens, j'ai l'espoir qu'il passe !

M. Martial Saddier.

L'espoir fait vivre !

(L'amendement n° 6959 n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

L'amendement n° 5819 de Mme Michèle Tabarot est défendu.

(L'amendement n° 5819, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Article 37

Mme la présidente.

Je suis saisie de deux amendements identiques, n^{os} 3123 et 4974, tendant à supprimer l'article 37. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3123.

M. Jean-Marie Sermier.

Il tend à supprimer l'article 37, qui vise à interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants.

Je profite de cet instant pour remercier le rapporteur d'avoir évoqué à de nombreuses reprises Jacques Chirac, pour son rôle dans la création de la première taxe aérienne solidaire sur cette planète.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Merci !

M. Jean-Marie Sermier.

Je rappelle qu'il a été le premier président de la République à dire les choses, en matière d'environnement. C'était à Johannesburg, en septembre 2002 : « Notre maison brûle et nous regardons ailleurs. » Cela a permis d'engager des politiques importantes en matière environnementale, reprises par les présidents et les majorités successifs, notamment en 2007 par le président Sarkozy et le ministre de l'écologie d'alors, Jean-Louis Borloo, lors du Grenelle de l'environnement.

Je vous remercie donc, monsieur le rapporteur, de reconnaître à Jacques Chirac le mérite d'avoir le premier ouvert cette nouvelle ère pour l'environnement, qui nous tient tant à cœur aujourd'hui.

Mme la présidente.

La parole est à M. François Pupponi, pour soutenir l'amendement n° 4974.

M. François Pupponi.

Vous prévoyez dans cet article d'empêcher l'extension des aéroports existants et la construction de nouveaux – très bien. Or le trafic aérien, à terme, se développera. Les aéroports existants rencontreront donc des difficultés pour l'accueillir et leurs riverains subiront des nuisances accrues. Où en est d'ailleurs le fameux fonds d'indemnisation des riverains ? Nous voyons bien que l'indemnisation pour les nuisances causées par les aéroports n'est pas suffisante. Par cet amendement, j'appelle en tout cas votre attention sur les conséquences de l'article sur les aéroports existants et leurs riverains.

Mme la présidente.

Quel est l'avis de la commission sur ces amendements de suppression ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Il importe de maintenir cet article, car il s'inscrit dans notre volonté, assumée, de réguler l'activité aéronautique. Il en est de même de l'interdiction des vols intérieurs quand des alternatives ferroviaires de moins de deux heures trente existent.

En ce qui concerne l'extension des aéroports, il faut avancer. Un certain nombre d'entre eux est entouré de zones humides, qui participent de la biodiversité et qu'il faut protéger. Maintenons donc l'article 37, qui est équilibré. Avis défavorable.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, *ministre délégué*.

J'émet un avis défavorable, pour les mêmes raisons que M. le rapporteur.

Monsieur Pupponi, faisiez-vous référence à la TNSA – la taxe sur les nuisances sonores aériennes – ou à des fonds d'indemnisation spéciaux pour les riverains ? Des mesures dérogatoires existent parfois, comme c'est le cas, par exemple, à Nantes. L'affaire, en cours, est gérée à l'échelon local. Quant à la TNSA, comme les années 2020 et 2021 ont été particulières, un amendement la concernant est prévu dans le prochain projet de loi de finances.

(Les amendements identiques n^{os} 3123 et 4974 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

Je suis saisie de plusieurs amendements, n^{os} 138, 5250, 6580, 577, 3666 et 6821, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 138, 5250 et 6580 d'une part, n^{os} 577, 3666 et 6821, d'autre part, sont identiques.

Je suis saisie par le groupe la France insoumise d'une demande de scrutin public sur chacune de ces deux séries d'amendements identiques.

Les scrutins sont annoncés dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

L'amendement n^o 138 de Mme Delphine Batho est défendu.

La parole est à Mme Annie Chapelier, pour soutenir l'amendement n^o 5250.

Mme Annie Chapelier.

Le présent amendement vise à interdire les projets de construction de nouveaux aéroports et d'extension de ceux déjà existants, à l'exception des projets motivés par la sécurité ou la défense nationale.

Contrairement à l'orateur précédent, notre objectif est d'anticiper une potentielle augmentation du trafic aérien pour la contrer. En effet, le développement aéroportuaire n'est pas souhaitable : il faudrait écouter davantage ceux des jeunes qui le savent et ont d'autres aspirations. L'économie engendrée par le renoncement aux développements aéroportuaires permettrait de financer d'autres projets.

Je rappelle que, dans la nuit de mercredi à jeudi, 80 % de la production agricole française a été touchée par la gelée noire. Pour l'agriculture, cette année s'annonce blanche. J'espère que le

soutien de l'État à l'agriculture sera au niveau de celui qui a été accordé au secteur aéroportuaire, auquel il a versé 15 milliards d'euros. L'agriculture fait travailler 1 million de personnes. Nous parlons de secteurs d'activité et d'emplois : la diminution de la production agricole en fera disparaître des centaines de milliers !

Dressons un parallèle. Alors que nous pouvons très bien imaginer un monde dans lequel nous voyagerions beaucoup moins en avion, tout simplement parce que d'autres possibilités existent, pour l'agriculture, en revanche il n'y en a pas. Si, demain, il n'y avait plus d'avion, nous continuerions de nous déplacer mais, sans agriculture, nous ne pourrions plus manger. Les explications sont unanimes : cette gelée noire a été causée par le changement climatique. Le printemps ayant été trop précoce, la végétation n'a pas supporté la gelée. Si nous examinons un tel texte, c'est parce que l'urgence de la situation exige de prendre des mesures et de les inscrire dans des lois. S'il vous plaît, ne soyez pas timides. Soyez concrets. Pensez à demain, et, mieux encore, à aujourd'hui ! (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe FI. – Mme Delphine Batho et M. Cédric Villani applaudissent également.*)

Mme la présidente.

La parole est à M. Jean-Charles Colas-Roy, pour soutenir l'amendement n° 6580.

M. Jean-Charles Colas-Roy.

Si nous décidons de restreindre les constructions et les extensions d'aéroports, il faut l'affirmer clairement dans la loi, en rendant l'article plus explicite – actuellement, le texte mentionne seulement l'impossibilité d'une déclaration « d'utilité publique en vue d'une expropriation ». L'amendement n° 6580 vise, grâce à une rédaction plus claire, à interdire explicitement les extensions et les créations de nouveaux aéroports..

De nombreux collègues ont souligné les grandes difficultés que traverse actuellement le secteur aéronautique, demandant que l'on soutienne les industriels et les territoires concernés. Pourtant, s'il importe de mener la transition écologique dans le secteur des transports en France, c'est justement parce que notre pays compte des constructeurs automobiles de premier plan, une compagnie aérienne nationale et des constructeurs aéronautiques leaders dans le monde ! Si la France y arrive, elle montrera l'exemple aux autres pays et elle accroîtra son *leadership* international, en particulier au plan européen, dans l'optique de la présidence du Conseil de l'Union européenne au premier semestre 2022.

Ne soyons pas moins-disants et restons à l'avant-garde des pays qui se réforment. Le respect de l'accord de Paris et la croissance économique par la transition écologique exigent des mesures fortes. Ce texte en contient : nous pouvons en accroître encore le nombre.

Mme la présidente.

Les amendements identiques n^{os} 577 de M. Loïc Dombreval et 3666 de Mme Anne-France Brunet sont défendus.

La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 6821.

Mme Mathilde Panot.

Honnêtement, monsieur le ministre délégué, proposer cet article ou ne rien faire, cela revient à peu près au même. Il est pour le moins éloigné d'une reprise « sans filtre » de la proposition de la Convention citoyenne pour le climat consistant à « interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants ». En effet, vous prévoyez un nombre absolument incroyable d'exemptions ou d'exceptions.

Le texte de l'article vise à modifier le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique en rendant impossibles les déclarations d'utilité publiques pour les constructions et extensions d'aéroports. Or, selon le Réseau action climat, sur la dizaine de projets aéroportuaires étudiés actuellement, aucun ne nécessite une telle déclaration. La mesure ne sert donc à rien, à part pour l'aérodrome de Nantes-Atlantique, mais pour lequel une exception est prévue – j'y reviendrai. L'article prévoit en outre que seules seront concernées les constructions et extensions « qui ont pour effet d'entraîner une augmentation nette, après compensation, des émissions de gaz à effet de serre. » Or plusieurs rapports démontrent que les compensations sont parfaitement illusoire dans le secteur aérien et qu'il faut les abandonner. Par exemple, les arbres qui sont plantés en compensation d'un trajet en avion ne capteront du carbone que dans bien des années ! C'est aux alinéas suivant que l'article devient magnifique, avec l'énumération d'un nombre fou d'exceptions. Feront ainsi exception à la mesure les aérodromes de Nantes-Atlantique et de Bâle-Mulhouse, ceux des collectivités d'outre-mer, ainsi que les constructions rendues nécessaires « par des raisons de sécurité, sanitaires, de défense nationale ou de mise aux normes réglementaires » – disposition qui permettra tout et n'importe quoi. Monsieur Djebbari, je vous rappelle que le Gouvernement, qui avait pourtant annoncé l'abandon du terminal 4 de Roissy-Charles-de-Gaulle, refuse de l'inscrire dans ce texte.

La France possède un tiers des 460 aéroports européens : nous n'avons pas besoin d'en construire de nouveaux ou d'agrandir encore ceux qui existent. Je donnerai simplement un exemple, celui de l'aéroport de Marseille, le cinquième de France. Un projet vise à augmenter ses capacités d'accueil de 4 millions de passagers annuels, avec 22 000 mètres carrés d'espace supplémentaires, dont 6 000 de commerces, avant la construction éventuelle d'une nouvelle jetée d'embarquement de 13 000 mètres carrés, le tout pour 160 millions d'euros. Ne faudrait-il pas en finir avec cette folie et investir ces sommes dans le transport ferroviaire et plus généralement les transports en commun ?

Je le répète, le Réseau action climat a montré que cet article, c'est du vide, car il ne concernera aucun des dix plus grands projets aéroportuaires. Il ne sert absolument à rien, à part à gesticuler pour feindre d'agir.

Mme la présidente.

Quel est l'avis de la commission sur ces six amendements ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Madame la députée, il n'y a pas de gesticulations dans cet hémicycle : il y a des députés qui veulent surtout œuvrer à la transition écologique de manière très pragmatique, en faisant confiance à l'innovation et à notre capacité d'accueillir l'avion décarboné de demain.

Mme Mathilde Panot.

Cela n'existe pas !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Pour cela, oui, je l'assume, il faut prévoir des dérogations et laisser des marges de manœuvre, pour des extensions contrôlées de ces aéroports. Au nom de l'innovation, conservons l'équilibre du texte. Avis défavorable à l'ensemble des amendements.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Concernant l'investissement dans les autres modes de transport, nous n'avons pas à rougir.

Mme Mathilde Panot.

Pour le ferroviaire, vous pouvez être fiers !

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Je le répète – mais après tout, puisque c'est nous qui l'avons fait, profitons-en : nous avons repris 35 milliards de dette de la SNCF. Alors que le système ferroviaire était dans un état catastrophique, 36 milliards d'euros seront investis en dix ans, ce qui est inédit, dont 6 milliards dans les petites lignes, qui devaient toutes fermer d'après certains rapports. Nous n'avons, en la matière, aucune leçon à recevoir de personne sur ces bancs. *(Mme Cendra Motin applaudit.)*

Partons des faits. Nous avons arrêté des projets aéroportuaires, comme celui de Notre-Dame-des-Landes et celui du terminal 4 de Roissy-Charles-de-Gaulle, dont le coût était estimé à 9 milliards d'euros. C'est nous, et non pas vous, qui avons arrêté ces projets. Le présent article aura des implications concrètes : il conduira à arrêter des projets, par exemple, celui, à Lyon, de construire un deuxième double piste, ou celui, à Bordeaux, d'aménager une piste parallèle.

Mme Mathilde Panot.

Inscrivez-le !

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Cela, vous le savez très bien, si vous faites preuve d'honnêteté intellectuelle. Vous avez parlé du nombre d'aéroports en France. Depuis des années, ils sont trop nombreux, d'autant qu'ils partagent la même vocation généraliste – c'est même la raison pour laquelle les compagnies *ultra low cost* les ont mis en concurrence les uns avec les autres. La Nouvelle-Aquitaine compte ainsi onze aéroports, tous, supposément, généralistes, la Bretagne, cinq. Nous avons engagé il y a quelques mois une concertation avec les régions pour soit trouver des synergies, soit accompagner des fermetures d'aéroport. Vous savez donc très bien que, malheureusement – ou heureusement pour vous –, des aéroports régionaux fermeront dans les années qui viennent.

Cet article est utile : il met fin à des projets qui n'ont plus de sens dans le contexte actuel. S'y ajouteront donc des fermetures d'aéroports existants, parfois au grand dam des territoires concernés, qui les contesteront.

Enfin, nous avons eu l'occasion de le souligner, ainsi d'ailleurs que M. Pupponi : l'aéroport de demain ne sera plus celui d'aujourd'hui. Il se tournera vers la transition écologique, vers la logistique urbaine et interurbaine, éventuellement vers le fret aérien. Je voudrais tout de même partager avec vous la réalité de ce que je vis : tous les maires écologistes qui avaient fait campagne contre leur aéroport viennent à présent me voir pour que je le sauve ! Ne tombons pas dans la démagogie qui consisterait à s'acharner systématiquement sur les outils d'aménagement du territoire...

Plusieurs députés du groupe LaREM.

On veut des noms !

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

...et à les conforter en coulisse. Avis défavorable. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

Mme la présidente.

Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 138, 5250 et 6580.
(*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	71
Nombre de suffrages exprimés	68

Majorité absolue	35
Pour l'adoption	12
Contre	56

(Les amendements identiques n^{os} 138, 5250 et 6580 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 577, 3666 et 6821.
(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	72
Nombre de suffrages exprimés	70
Majorité absolue	36
Pour l'adoption	14
Contre	56

(Les amendements identiques n^{os} 577, 3666 et 6821 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

Je suis saisie de deux amendements identiques, n^{os} 2804 et 4754.

L'amendement n° 2804 de M. David Lorion est défendu.

La parole est à Mme Zivka Park, pour soutenir l'amendement n° 4754.

Mme Zivka Park.

Il vise à préciser la rédaction de l'article 37, en ajoutant que l'interdiction de déclaration d'utilité publique s'applique à la création d'un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique, d'une

piste ou d'une aérogare. Son objectif est d'exclure du champ de cette interdiction les travaux qui peuvent avoir lieu autour d'un aéroport, notamment pour en faciliter l'accès, comme à Roissy-Charles-de-Gaulle.

(Les amendements identiques n^{os} 2804 et 4754, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 5983.

M. Gérard Leseul.

Il s'inscrit, en quelque sorte, dans la suite des propos du ministre délégué et du rapporteur sur les différents projets de décarbonation du secteur aérien : nous appelons d'ailleurs de nos vœux ces progrès techniques. Pour le moment, toutefois, encadrer le développement des capacités aéroportuaires réclamerait plutôt d'interdire la délivrance d'un permis d'aménager – et non celle de déclarations d'utilité publique en vue d'une expropriation –, pour tout projet de création ou d'augmentation de ces capacités susceptible d'entraîner une augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Cela reviendrait à subordonner les extensions aéroportuaires au fait que nous pourrions demain disposer d'une aéronautique plus vertueuse.

(L'amendement n° 5983, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

Les amendements identiques n^{os} 2805 de M. David Lorion et 4759 de Mme Zivka Park sont défendus.

(Les amendements identiques n^{os} 2805 et 4759, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

L'amendement n° 136 de Mme Delphine Batho est défendu.

(L'amendement n° 136, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

L'amendement n° 4762 de Mme Zivka Park est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, *rapporteur*.

Défavorable.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, *ministre délégué*.

L'amendement étant satisfait, je demande son retrait ; à défaut, avis défavorable.

(L'amendement n° 4762 est retiré.)

Mme la présidente.

L'amendement n° 2126 de Mme Delphine Batho est défendu.

(L'amendement n° 2126, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

La parole est à Mme Danièle Obono, pour soutenir les amendements n°s 6812 et 6813, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

Mme Danièle Obono.

Si vous le permettez, madame la présidente, je défendrai par la même occasion les amendements n°s 5479 et 6814 à 6820, qui prévoient également d'interdire des projets d'extension aéroportuaires.

Ils portent sur Nantes-Atlantique, Bâle-Mulhouse-Fribourg, Bordeaux-Mérignac, Paris-Charles-de-Gaulle, Nice-Côte-d'Azur, Marseille-Provence, Lille-Lesquin, Rennes-Saint-Jacques, Montpellier-Méditerranée et Caen-Carpique. Leur objectif est d'obliger le Gouvernement à planifier une véritable bifurcation du secteur. En effet, comme l'a fort bien expliqué Mathilde Panot, l'article 37 ne permettra pas de penser autrement l'aménagement du territoire et la mobilité, ni d'investir dans d'autres solutions les fonds prévus pour ces extensions. En vérité, à vous entendre, monsieur le ministre délégué, on se demande si votre stratégie ne vise pas plutôt à renforcer et à diffuser le trafic aérien – ce qui irait à l'encontre de tous nos engagements internationaux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais surtout, encore une fois, vous empêcherait de préparer la bifurcation écologique.

C'est pourquoi nous voulons inscrire explicitement dans cet article que ces projets d'agrandissement seront définitivement abandonnés. Sans cela, monsieur le rapporteur, je serais au regret de constater que toutes vos dispositions ne sont que du vent, car elles ne donneront

même pas aux salariés du secteur et à l'écosystème aérien les moyens de se projeter dans un avenir consistant en autre chose qu'à créer des conglomérats et des aéroports toujours plus étendus, qui aspirent, de plus, pour leurs infrastructures, les ressources dont disposent les territoires.

Mme la présidente.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Je serai clair : à partir du moment où des études ou des travaux ont été engagés sur le terrain, l'adoption de ces amendements ne permettrait pas de revenir sur les extensions en cause. Concernant Bâle-Mulhouse-Fribourg, j'ajouterai que l'article 2 de la convention franco-suisse du 4 juillet 1949 interdit d'apporter des modifications à l'aéroport sur le seul fondement du droit français. En conséquence, avis malheureusement défavorable à ces amendements.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Je me suis efforcé d'être le plus clair et le plus honnête possible s'agissant des projets aéroportuaires arrêtés – le terminal 4 de Roissy, Notre-Dame-des-Landes, les aménagements de Lyon et de Bordeaux, pour ne retenir que les plus emblématiques – et des perspectives de fermeture de certains aéroports régionaux. Les principes qui guident notre action en la matière sont le respect du droit, la concertation et l'autorité de la chose jugée. Je n'entrerai pas dans le détail, mais c'est pour cette raison que les amendements défendus ou évoqués par Mme Obono recevront tous un avis défavorable du Gouvernement.

(Les amendements n^{os} 6812 et 6813, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

L'amendement n° 5340 de M. le rapporteur est un amendement de précision.

(L'amendement n° 5340, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente.

Les amendements n^{os} 5044, 5048 et 5049 de M. Jean-Luc Lagleize sont défendus.

(Les amendements n^{os} 5044, 5048 et 5049, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

Sur le vote de l'article 37, je suis saisie par le groupe La République en marche d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Les amendements n^{os} 2108 et 2098 de Mme Delphine Batho sont défendus.

(Les amendements n^{os} 2108 et 2098, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

L'amendement n^o 5054 de M. Jean-Luc Lagleize et les amendements identiques n^{os} 2806 de M. David Lorion et 4777 de Mme Zivka Park, pouvant être soumis à une discussion commune, sont défendus.

*(L'amendement n^o 5054, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)
(Les amendements identiques n^{os} 2806 et 4777, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)*

Mme la présidente.

L'amendement n^o 3981 de Mme Delphine Batho est défendu.

(L'amendement n^o 3981, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

Les amendements n^{os} 5005 de M. Jean-Luc Lagleize et 2096 de Mme Delphine Batho, pouvant être soumis à une discussion commune, sont défendus.

(Les amendements n^{os} 5005 et 2096, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

La parole est à Mme Danièle Obono, pour soutenir l'amendement n^o 5479.

Mme Danièle Obono.

J'en profiterai pour répondre à certains arguments du ministre délégué. Tout d'abord, les fermetures de petits aéroports ou d'aéroports régionaux ne compenseront pas l'existence – encore moins l'extension – de très grands sites qui, je le répète, monopoliseront moyens et infrastructures. Ensuite, certains des projets que nous souhaitions interdire, par exemple ceux de Nantes et de Lille, n'ont pas fait l'objet d'actes administratifs, ni même d'une concertation : en l'occurrence, il s'agit donc non pas de respecter l'autorité de la chose jugée, mais d'avoir une ambition, une vision générale portant aussi bien sur l'écologie que sur l'économie et les salariés de ce secteur. Tel est le sens de cet amendement, qui vise à mettre fin au projet d'agrandissement

de Bordeaux-Mérignac, et des amendements suivants, que j'ai déjà défendus, mais que nous maintenons. *(Mme Mathilde Panot applaudit.)*

(L'amendement n° 5479, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

Les amendements n^{os} 6814, 6815, 6816, 6817, 6818, 6819 et 6820 de Mme Mathilde Panot ont été défendus.

(Les amendements n^{os} 6814, 6815, 6816, 6817, 6818, 6819 et 6820, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

Je mets aux voix l'article 37.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	68
Nombre de suffrages exprimés	60
Majorité absolue	31
Pour l'adoption	49
Contre	11

(L'article 37, amendé, est adopté.)

Après l'article 37

Mme la présidente.

Je suis saisie de deux amendements, n^{os} 5083 et 6218, portant articles additionnels après l'article 37. Ils peuvent être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. François Pupponi, pour soutenir l'amendement n° 5083.

M. François Pupponi.

Les entreprises qui exploitent des services sur les pistes, en particulier, doivent modifier et renouveler leur flotte, afin de participer également à la réduction des émissions polluantes.

Mme la présidente.

La parole est à M. Jean-Luc Fugit, pour soutenir l'amendement n° 6218.

M. Jean-Luc Fugit.

Dans le même esprit, cet amendement vise à réduire les quantités de gaz à effet de serre et de polluants de proximité émises dans les zones aéroportuaires par les moteurs des groupes auxiliaires de puissance et par les engins de piste nécessaires à l'exploitation de l'aéroport. C'est une nouvelle version d'un amendement soumis à la commission spéciale, que j'ai retravaillé pour tenir compte des avis émis dans ce cadre. Son objectif est double : d'une part, que les exploitants aéroportuaires et les sociétés d'assistance en escale réalisent d'ici à 2027 les investissements nécessaires pour mettre en place des moyens de substitution aux moteurs des groupes auxiliaires de puissance, qui provoquent une pollution atmosphérique importante ; d'autre part, qu'ils fassent l'acquisition d'engins de piste plus propres lors du renouvellement de leur parc motorisé, roulant ou non, dans la proportion minimale de 50 % de ce renouvellement à partir du 1^{er} janvier 2024 puis en totalité à partir du 1^{er} janvier 2027.

Cette mesure est importante également car elle permettra d'améliorer significativement la qualité de l'air que respirent les personnels travaillant sur les pistes des aéroports. Je me suis efforcé d'être très bref, mais il était important que je mentionne ce point pour eux.

Mme la présidente.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Je partage la volonté d'améliorer la qualité de l'air que respire le personnel travaillant à proximité de ces engins. Je vous remercie, monsieur Fugit, pour votre engagement : vous avez beaucoup travaillé sur les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) et continuez d'œuvrer pour améliorer la qualité de l'air. Vous avez contribué à éclairer aussi la représentation nationale sur les difficultés que rencontre la filière. Les entreprises du secteur aérien sont en effet touchées de plein fouet par la crise. En lien avec d'autres députés, notamment François Pupponi, nous avons pu avoir des contacts avec elles. Or l'ajout de contraintes à ce stade ne me semble pas cohérent avec leur situation.

C'est la raison pour laquelle je crois nécessaire que nous travaillions, dans le cadre notamment du prochain projet de loi de finances, à des suramortissements permettant d'accompagner ces entreprises dans la décarbonation de leur outil de travail. Je sais que nous pourrions compter sur vous pour avancer. Quoi qu'il en soit, je serai à vos côtés pour mener ce combat.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, *ministre délégué*.

Nous avons eu l'occasion d'en parler en commission : les aéroports sont engagés dans des processus de décarbonation. Ils obtiennent déjà des résultats tangibles : l'aéroport de Nice a ainsi diminué de 80 % ses émissions par rapport à une période de référence. L'électrification des véhicules de piste – appartenant généralement à des flottes captives –, qui permet d'enregistrer des résultats rapides, est accélérée par les dispositifs de surarmotissement. Je partage donc évidemment l'objectif visé par votre amendement, monsieur le député, mais considère qu'il est satisfait : je vous en demande donc le retrait.

Mme la présidente.

La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi.

J'ai du mal à comprendre les avis du rapporteur et du ministre délégué. L'amendement n'est en effet pas très contraignant. Il indique simplement que les entreprises faisant rouler des véhicules autour des pistes doivent choisir du matériel moins polluant lors du renouvellement de leur flotte, en précisant qu'elles ont jusqu'à 2027 pour le faire. Cela n'exclut pas que nous votions aussi, à l'occasion du projet de loi de finances, des mesures fiscales incitatives. Mais encore faut-il que les entreprises soient soumises à une obligation !

Il n'est pas possible de consacrer un article entier à l'exemplarité dont doivent faire preuve les aéroports et ne rien exiger des entreprises qui sont présentes sur les pistes. Imaginez le nombre de véhicules concernés et la pollution ainsi émise – au détriment non seulement des personnels et des passagers mais aussi des riverains ! Les gens qui habitent à proximité des aéroports subissent en effet ces pollutions. Avec le présent amendement, nous demandons simplement aux entreprises de faire un effort qui n'est pas insurmontable ! Je ne comprends pas pourquoi ces amendements devraient être refusés.

Mme la présidente.

La parole est à M. Jean-Luc Fugit.

M. Jean-Luc Fugit.

Je peux comprendre les arguments avancés, au regard de la crise actuelle. Nous serons en effet au rendez-vous du PLF pour prendre des mesures. J'espère que notre débat de ce soir, même s'il est très rapide, incitera les entreprises concernées à se lancer. Je comprends que ce ne soit pas facile financièrement compte tenu de la situation, mais l'amélioration de la qualité de l'air doit

être un combat partout, tout le temps et pour tout le monde. Ces entreprises devront être, elles aussi, au rendez-vous.

Quant à nous, nous y travaillerons à l'occasion du PLF, en répondant à l'invitation du rapporteur, pour donner aux entreprises les moyens de se lancer. C'est un point que le Conseil national de l'air (CNA) surveillera à l'avenir. Je retire donc mon amendement, en espérant que nous pourrions avancer et enregistrer des victoires dans la lutte pour l'amélioration de la qualité de l'air.

(L'amendement n° 6218 est retiré.)

Mme la présidente.

La parole est à M. Mickaël Nogal.

M. Mickaël Nogal.

Tout en étant opposé à ces amendements, je souhaite alerter M. le ministre délégué et M. le rapporteur sur le fait que, dans le cadre du volet aéronautique du plan de relance, les avitailleurs n'ont pas été directement visés par des aides. Le budget du dispositif Territoires d'industrie a été très récemment abondé à hauteur de 300 millions d'euros supplémentaires pour permettre aux entreprises de bénéficier de nouveaux investissements et de subventions de l'État. Il serait important que, dans ce cadre, au-delà des discussions que nous pourrions avoir à l'occasion du PLF, les entreprises intervenant au sol sur les plateformes aéroportuaires soient également accompagnées.

(L'amendement n° 5083 n'est pas adopté.)

Article 38

Mme la présidente.

Je suis saisie de huit amendements identiques tendant à supprimer l'article 38.

Les amendements n°s 107 de Mme Delphine Batho, 3121 de M. Marc Le Fur, 3174 de M. Jean-Marie Sermier, 4002 de M. Robin Reda, 5066 de M. Jean-Luc Lagleize et 5128 de M. Hubert Wulfranc sont défendus.

La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 6822.

Mme Mathilde Panot.

Nous nous opposons à la généralisation de la compensation carbone, qui revient à de multiples reprises dans ce projet de loi et qui constitue une tentative de diversion. Je rappelle que les émissions de CO₂ du secteur aérien ont augmenté de 71 % entre 1990 et 2018. La priorité est évidemment de les réduire et non pas de croire en l'illusion d'une compensation qui, de fait, n'existe pas : elle est inefficace et ses détails d'application sont délirants.

L'article 38 prévoit en effet l'application de la mise en œuvre de la compensation en 2022 mais ne la rend obligatoire que pour 50 % des émissions de gaz à effet de serre ; il faut attendre 2024 pour que 100 % des émissions soient concernées. En outre, la sanction prévue est ridicule, puisqu'elle n'est que de 100 euros pour une tonne de CO₂ non compensée – soit seulement 1 600 euros pour un trajet Paris-Marseille. Nous nous opposons donc à ce qu'on pourrait résumer sommairement ainsi : « J'ai pris l'avion mais j'ai planté trois arbres. » Malheureusement, cela ne fonctionne pas ainsi. Il faut engager des changements systémiques et non pas se réfugier dans l'illusion technologiste d'une compensation qui, je le répète, n'existe pas.

Mme la présidente.

L'amendement n° 7143 de M. Julien Aubert est défendu.

Quel est l'avis de la commission sur ces huit amendements de suppression ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Je voudrais remettre en perspective l'article 38. Nous avons entamé notre débat sur le secteur aérien en abordant le premier pilier de notre stratégie, la décarbonation. Le second pilier est la réduction des émissions, que nous obtiendrons grâce à l'interdiction des vols lorsqu'il existe une autre solution en deux heures trente. Viennent ensuite le sujet des aéroports puis celui de la compensation.

Il me semble nécessaire de prendre acte de notre désaccord sur ce dernier point. Vous pensez que la compensation n'est pas le bon outil, alors que je pense le contraire : elle offre, en effet, l'opportunité de financer des projets de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de séquestration de carbone, qui manquent aujourd'hui de financements. Il convient de le souligner. En commission spéciale, nous avons décidé la réalisation d'un bilan des projets de compensation, notamment de leur mise en œuvre, pour pouvoir mesurer les effets du mécanisme. Je vous propose de nous donner rendez-vous lorsque les bilans de ces projets auront été publiés, afin que nous puissions voir qui, de vous ou de moi, chers collègues, avait raison. J'émet donc un avis défavorable sur ces amendements de suppression.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

La compensation est un outil complémentaire à toutes les initiatives de décarbonation en dur, que j'ai eu l'occasion de citer : les biocarburants, l'électrification des opérations au sol, l'optimisation des trajectoires aériennes et le travail d'innovation réalisé en matière de structures aérodynamiques, de composants et de modes de propulsion. La compensation s'ajoute à ces mesures, afin d'accélérer le pouvoir de décarbonation, mais elle ne s'y substitue pas. Il y a bien des actions de fond qui sont entreprises. Pour ces raisons, j'émet un avis défavorable.

Mme la présidente.

La parole est à Mme Annie Chapelier.

Mme Annie Chapelier.

Je suis, pour ma part, favorable à la suppression de l'article 38, qui est un peu de « la poudre de perlimpinpin », pour reprendre une expression de notre président. Il inscrit dans le marbre un mécanisme de compensation : or vous venez très bien d'expliquer, monsieur le ministre délégué, que celle-ci ne se substitue pas à la décarbonation mais la complète.

Je rappelle que le mécanisme de compensation, au travers des unités de réduction certifiée des émissions (URCE), que l'on appelle crédits carbone dans le présent texte mais qui peuvent aussi être qualifiées de REC – réductions d'émissions certifiées –, a été conçu en 1997, à l'occasion du protocole de Kyoto, ratifié par la France en 2005. Or il a été démontré depuis que le mécanisme de compensation est totalement inopérant. Il s'est avéré sans aucun effet sur la réduction, recherchée, de la hausse régulière, constante et annuelle des émissions de gaz à effet de serre. Il s'agit donc d'un dispositif qui ne fonctionne pas. Je veux bien que l'on fasse une loi bavarde, qui ne soit que de la littérature, en prévoyant des mécanismes de compensation mais soyons plutôt honnêtes et sincères. Mettons en place des dispositifs qui permettront une réelle décarbonation. Je le répète : les mécanismes de compensation sont de la poudre de perlimpinpin. *(Mme Danièle Obono applaudit.)*

Mme la présidente.

La parole est à Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot.

Il y a déjà des leçons à tirer de ce mécanisme, comme cela vient d'être dit. L'exemple d'Air France l'illustre : le projet de compensation que la compagnie a engagé à Madagascar s'est non seulement révélé être un échec patent en matière de réduction des émissions, mais il a, en outre, exacerbé les tensions entre les communautés. C'est un échec absolu. Il faut donc tirer les leçons du passé.

Ensuite, je persiste à dire – tout comme le démontrent des expériences et des rapports et comme le soulignent des associations – que la compensation est une illusion qui nous détourne de l'essentiel. Lorsque l'on compense, la priorité n'est plus de réduire les émissions de gaz à effet de serre, notamment celles de l'aviation.

Monsieur le rapporteur, je n'ai pas entendu l'échéance à laquelle vous souhaitiez me donner rendez-vous : un an, cinq ans, dix ans ? Vous savez aussi bien que moi que nous sommes face à un problème urgent. Supprimons donc l'article 38 qui ne sert à rien, sinon à aggraver la situation en créant un mécanisme qui n'a jamais été un moyen de réduire les émissions. Je le répéterai autant qu'il le faudra : des arbres plantés ne sont pas des forêts. L'enjeu est maintenant de les laisser vieillir et non pas de faire de la fausse compensation, comme vous le proposez.

(Les amendements identiques n^{os} 107, 3121, 3174, 4002, 5066, 5128, 6822 et 7143 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

La parole est à M. Guillaume Kasbarian, pour soutenir l'amendement n° 6260.

M. Guillaume Kasbarian.

Je défendrai en même temps les amendements n^{os} 6259 et 6258. L'amendement n° 6260 vise à réécrire l'alinéa 5 de l'article 38, qui instaure un système de compensation des émissions de gaz à effet de serre par les compagnies opérant des vols à l'intérieur du territoire français, dont les émissions sont déjà soumises aux obligations du système ETS – système d'échange de quotas d'émission. Il y aura donc une double compensation. Les modifications que je propose dans le texte visent donc à éviter que les émissions de GES déjà compensées ne le soient une seconde fois.

Mme la présidente.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Je vous remercie pour vos amendements, monsieur Kasbarian, qui me permettent de clarifier les choses. L'article 38 porte sur deux mécanismes bien différents. Tout d'abord, le marché du carbone européen vise à limiter les émissions de gaz à effet de serre en plafonnant le montant maximal d'émissions du secteur au sein de l'Union européenne. Or l'objectif de l'article 38 consiste à mettre en place des mécanismes de compensation.

Ensuite, le dispositif européen SCEQE – système communautaire d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne – ne constitue en aucun cas un mécanisme de compensation : il est un système d'échange de droits d'émission. Il n'y a donc pas de double taxation car les deux logiques sont totalement différentes : dans un cas, une compensation, dans l'autre, un système d'échange. C'est la raison pour laquelle j'émettrai un avis défavorable sur vos amendements.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Comme l'a souligné le rapporteur, il n'y a pas de double compensation. Il y a, d'une part, un système de quotas mis en œuvre au plan européen depuis de nombreuses années et, d'autre part,

un mécanisme de compensations inter-étatiques dont l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a la charge. Demande de retrait.

Mme la présidente.

La parole est à M. Guillaume Kasbarian.

M. Guillaume Kasbarian.

Merci, monsieur le rapporteur, monsieur le ministre délégué, d'avoir pris le temps de de me répondre. Nous avons déjà eu cette discussion en commission mais nous n'avons pas réussi à atterrir sur un terrain d'accord. J'entends vos arguments mais je persiste à penser que la rédaction est source de doutes, comme le soulignent les syndicats – le syndicat national des pilotes de ligne (SNPL), la CFDT – et le Conseil d'État. À la page 24 de son avis, il écrit clairement qu'« obliger les compagnies aériennes à compenser les quotas devant également être restitués à titre onéreux dans ce système » revient « à payer deux fois pour la même tonne de carbone », chose qui pourrait être difficile à justifier.

C'est pourquoi je vais maintenir mon amendement. J'espère de tout cœur que nous parviendrons au cours de la navette à clarifier la rédaction de l'article sur ce point et à dissiper les craintes grandissantes de double taxation.

(L'amendement n° 6260 n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

La parole est à M. Nicolas Turquois, pour soutenir l'amendement n° 5006.

M. Nicolas Turquois.

Dans la continuité d'amendements précédemment défendus, il vise à préciser que cette obligation n'entrera en vigueur que dix-huit mois, après que le trafic aérien aura retrouvé son niveau de l'année 2019.

(L'amendement n° 5006, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

Je suis saisie de cinq amendements, n^{os} 5069, 101, 5176, 5177 et 5178, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 5069 de M. Jean-Luc Lagleize est défendu.

La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 101.

M. Martial Saddier.

Alors que nous achevons cette semaine de débats, il n'est pas interdit, madame la présidente, de vous remercier pour votre présidence ainsi que vos collègues qui vous ont précédée, ni de vous souhaiter, à tous, chers collègues, un excellent week-end, ou du moins ce qu'il en reste. (*Sourires sur divers bancs.*)

Je voulais aussi profiter de cette dernière intervention pour avoir, avec mes collègues du groupe Les Républicains, une pensée pour l'agriculture française, plus particulièrement l'arboriculture et la viticulture qui ont subi un gel historique, comme on en voit en moyenne tous les trente ans – Jean-Marie Sermier et moi pouvons en témoigner, nous qui sommes tous les deux des anciens de la profession agricole, plus particulièrement de la viticulture et de l'arboriculture. Nous savons dans quelle galère vont devoir s'embarquer tous ceux qui, en une nuit, ont perdu une année complète de travail sur leurs cultures pérennes. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LR, LaREM, Dem et Agir ens. – M. Cédric Villani applaudit également.*) Merci pour les agriculteurs, mes chers collègues.

Quant à mon amendement, il vise tout simplement à adapter le calendrier d'entrée en application des dispositions de l'article 38 en prenant en compte les conséquences de la covid-19. Comme nous l'avons tous souligné, ce texte a un point faible,...

Mme Mathilde Panot.

Vous êtes gentil.

M. Martial Saddier.

...particulièrement dans sa partie consacrée à l'aéronautique, qui est de ne pas prendre en considération la crise sanitaire. C'est comme si la covid-19 n'avait pas existé ! Or la situation du secteur aéronautique est comparable à celle des secteurs de la restauration, de l'hôtellerie et des bars : toutes ces activités sont quasiment à l'arrêt. Citons l'avis du Conseil d'État : « [...] dans le chapitre relatif au transport aérien, aucune analyse du caractère soutenable des mesures projetées dans le contexte de la crise sanitaire n'apparaît. »

Mme la présidente.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir les amendements n^{os} 5176, 5177 et 5178, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

M. Jean-Marie Sermier.

Ces amendements ont aussi pour objet de reporter la date d'entrée en application des mesures proposées, compte tenu de la crise sanitaire qui affecte la planète.

Tout au long de cette semaine, les membres du groupe LR ont essayé et, je crois aussi, réussi à faire passer des propositions – je vois M. le ministre délégué opiner du chef, ce qui conforte mon jugement. Nous souhaitons que la décarbonation s'applique à toutes les activités de la vie courante : se déplacer, se loger – nous aborderons les chapitres consacrés au logement la semaine prochaine. Or, en ce qui concerne l'aéronautique, le Gouvernement n'a pas fait montre d'une

volonté forte d'aller très vite et très massivement vers l'avion décarboné. Si nous ne le faisons pas, alors même que la France dispose d'une avance technologique grâce à sa filière aéronautique d'exception, je crains que, demain, d'autres pays ne nous devancent et que nous ne soyons obligés de travailler avec eux. Tel est le message que nous voulons vous faire passer. Enfin, si nous sommes tous concernés par le réchauffement climatique, nous ne pouvons pas affirmer qu'avec ce texte, nous arriverons à régler les problèmes de gel tardif. Ce serait un raccourci un peu rapide.

Pour contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre, je le répète, il faut nous en donner les moyens : nous misons sur la technologie pour décarboner nos gestes de la vie quotidienne.

Mme la présidente.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Nous avons beaucoup parlé de fiertés françaises, qu'il s'agisse de l'automobile, du vélo, de l'aviation. Notre collègue Zivka Park, qui est très engagée sur ces questions technologiques, y est revenue. Il y a une autre fierté française, c'est l'agriculture de qualité. Sur l'ensemble de nos bancs, nous pouvons avoir une pensée pour nos agriculteurs, pour nos viticulteurs et pour nos arboriculteurs touchés de plein fouet par ces chutes de température. Qu'ils sachent que la représentation nationale et le Gouvernement seront à leurs côtés pour les aider. Je souhaiterais aussi rendre hommage, je le dis avec beaucoup de sincérité, au groupe Les Républicains, avec lequel nous avons très bien travaillé en commission comme dans l'hémicycle. Nous avons des points de désaccord, mais les débats ont toujours été de qualité. Je sais que nous pourrons avancer ensemble, notamment sur la décarbonation de l'aérien.

Vos amendements, chers collègues, conduisent à dénaturer notre ambition en matière de compensation carbone, laquelle constitue pour moi une occasion historique, en particulier pour les projets de territoire. Anne-Laure Cattelot a déposé un amendement relatif à la forêt, qui montre comment nous pouvons très rapidement tirer tous les bénéfices de ces mécanismes de compensation carbone pour financer dans les territoires des projets susceptibles d'améliorer notre environnement et de lutter contre le réchauffement climatique.

Soucieux de garder à l'article 38 toute son ambition, je vous demanderai de retirer vos amendements ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable .

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Je commence par prendre acte du désaccord sur les amendements, avant de souscrire aux propos de M. le rapporteur sur le bon travail collectif que nous avons effectué, pour finir par exprimer,

moi aussi, mon soutien aux agriculteurs victimes de ce gel inédit, aux côtés desquels l'ensemble du Gouvernement, le Premier ministre à sa tête, se tient, pleinement à la tâche.

(Les amendements n^{os} 5069, 101, 5176, 5177 et 5178, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

Les amendements n^{os} 6259 et 6258 de M. Guillaume Kasbarian ont déjà été défendus.

(Les amendements n^{os} 6259 et 6258, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

Les amendements n^{os} 5071 de M. Jean-Luc Lagleize et 6428 de Mme Sandrine Le Feur sont défendus.

(Les amendements n^{os} 5071 et 6428, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

La parole est à Mme Béatrice Piron, pour soutenir l'amendement n° 2528.

Mme Béatrice Piron.

Cet amendement d'appel propose d'inclure dans le système de compensation, en complément des projets d'absorption du carbone, des investissements visant à développer les aéronefs ainsi que les équipements aéronautiques et aéroportuaires bas-carbone ou décarbonés. Cela permettrait, entre autres, de mieux accompagner la transition écologique de l'aviation légère et sportive, en soutenant davantage le financement des avions électriques, bien moins polluants et moins bruyants.

C'est un enjeu dont s'emparent déjà les fédérations sur nos territoires, soit avec leurs moyens propres, soit avec des subventions locales. Il me paraît toutefois nécessaire que l'État insuffle une réelle dynamique à l'échelle nationale. Si mon amendement n'est pas adopté ce soir, j'espère que nous aurons l'occasion de reparler de ces sujets lors des prochaines discussions budgétaires.

Mme la présidente.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Madame Piron, je souhaite saluer votre engagement et souligner la constance avec laquelle vous défendez ce sujet, de projet de loi de finances en projet de loi de finances. C'est la raison pour laquelle je veux prendre le temps de vous répondre.

À l'article 38, nous ne souhaitons pas financer des projets susceptibles d'émettre du carbone. Notre volonté est avant tout de cibler des activités qui permettent de compenser les émissions de gaz à effet de serre, notamment des projets de territoire en lien avec la forêt ou l'agriculture – Anne-Laure Cattelot a déposé des amendements à ce sujet. Je vous demande de bien vouloir retirer vos amendements, ce qui ne nous empêchera pas de travailler sur vos propositions, qui s'inscrivent pleinement dans notre pilier numéro 1, la décarbonation du secteur aérien. Je serai à vos côtés pour les soutenir, mais il ne me semble pas pertinent de les prendre en compte dans le cadre des compensations carbone.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

J'approuve tous les propos du rapporteur. Je remercie Mme Piron pour son engagement et lui demanderai de retirer son amendement, lui donnant peut-être rendez-vous en projet de loi de finances pour avancer sur ces sujets importants.

Mme la présidente.

La parole est à Mme Béatrice Piron.

Mme Béatrice Piron.

J'attends avec impatience de travailler avec vous. Je retire mon amendement.

(L'amendement n° 2528 est retiré.)

Mme la présidente.

Les amendements n^{os} 2838 de M. Vincent Ledoux et 5073 de M. Jean-Luc Lagleize sont défendus.

(Les amendements n^{os} 2838 et 5073, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

Sur le vote de l'article 38, je suis saisie par le groupe La République en Marche d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à Mme Marie Lebec, pour soutenir l'amendement n° 5958, qui fait l'objet du sous-amendement n° 7409.

Mme Marie Lebec.

Cet amendement de ma collègue Anne-Laure Cattelot vise à assurer qu'une part significative des mécanismes de la compensation iront à la forêt et l'agroforesterie en France et en Europe.

Mme la présidente.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir le sous-amendement n° 7409, et donner l'avis de la commission sur l'amendement.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Le sous-amendement est rédactionnel, madame la présidente. Quant à l'amendement d'Anne-Laure Cattelot, dont nous pouvons tous saluer l'engagement sur ces sujets, j'y suis très favorable. *(M. Jean-Charles Colas-Roy applaudit.)* Il illustre parfaitement ce que nous voulons faire avec les compensations carbone.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Avis favorable à l'amendement, sous réserve de l'adoption du sous-amendement de M. le rapporteur.

*(Le sous-amendement n° 7409 est adopté.)
(L'amendement n° 5958, sous-amendé, est adopté.)*

Mme la présidente.

Les amendements n°s 5075 et 5078 de M. Jean-Luc Lagleize sont défendus.

(Les amendements n°s 5075 et 5078, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

L'amendement rédactionnel n° 5336 de M. le rapporteur est défendu.

(L'amendement n° 5336, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente.

La parole est à M. Nicolas Turquois, pour soutenir l'amendement n° 5007.

M. Nicolas Turquois.

Nous proposons l'entrée en vigueur des dispositions du présent article après réhabilitation du fonctionnement de la filière. Je connais déjà l'issue du vote sur cet amendement, mais je voudrais toutefois souligner la nécessité d'accompagner la filière aéronautique ; des plans massifs de soutien, que je salue, ont été instaurés mais il sera nécessaire de l'aider dans la durée car elle est gravement affectée.

J'en profite, puisqu'il s'agit de notre dernière prise de parole, pour saluer le travail de la présidente. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et Dem. – M. Cédric Villani applaudit également*).

En réponse à Mme Panot, je voudrais dire que la compensation n'est, certes, sûrement pas à la hauteur de ses attentes, mais qu'elle correspond au cycle naturel : la nature, ce sont des émissions d'un côté et des absorptions de l'autre. C'est tout de même plus positif, dans l'esprit, que ce qui a été instauré jusqu'à présent. Cet engagement fort doit être souligné, même si je préférerais qu'il soit un peu plus étalé dans le temps.

Mme la présidente.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Défavorable.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Défavorable.

Mme la présidente.

La parole est à M. Dominique Potier.

M. Dominique Potier.

Je sais que tout le monde est pressé de conclure la discussion sur ce secteur, mais j'aurais mauvaise conscience si je ne vous posais pas une question qui me taraude à l'occasion de

l'amendement de notre collègue Nicolas Turquois : celle des règles éthiques et d'économétrie s'appliquant à ces compensations.

Pouvez-vous nous garantir que des précautions sont prises pour qu'il n'y ait en aucun cas accaparement des terres dans des pays en voie de développement, dépourvus de droit relatif aux sols ? Ne peut-il pas y avoir des phénomènes de distraction des sols destinés aux biens alimentaires au profit des plans de reforestation ? Est-ce que la compensation carbone ne s'oppose pas, dans certains cas, à la biodiversité et à des cultures vivrières ou à des systèmes paysans ? Les compensations alimentent à l'échelle de la spéculation financière mondiale ces phénomènes d'accaparement dont l'ONU et l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) nous disent qu'ils sont actuellement une cause de violences et de misère supérieure aux guerres dans le monde.

Pouvez-vous nous garantir que toutes les règles seront respectées, conformément à ce que prévoit la loi d'orientation et de programmation relative à la politique de développement et de solidarité internationale (LOP-DSI), sur l'aide publique au développement (APD), pour que le droit relatif aux sols des paysannes du Sud ne soit pas entravé par ces mécanismes de compensation carbone ?

Autrement dit, pour faire court, les modes de loisirs de 1 % de l'humanité ne sont-ils pas en train d'entraver la capacité à nourrir 10 milliards d'habitants en 2050 ? Pouvez-vous nous apporter des réponses claires sur ce sujet ?

Mme la présidente.

La parole est à M. le ministre délégué.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Vous soulevez une question très importante relative à l'éthique. Le décret y veillera : c'est un engagement que je prends devant vous.

Mme la présidente.

La parole est à Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot.

Je veux répondre rapidement à notre collègue. Les Amish ne sont pas les seuls à mettre en doute le mécanisme de compensation. La Commission européenne elle-même l'a fait. Pour ce qui concerne la compensation dans le domaine aérien notamment, il s'agit d'une illusion incroyable, et l'on ne peut que regretter l'absence de mesures fortes en faveur de la réduction indispensable des émissions.

(L'amendement n° 5007 n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

Je mets aux voix l'article 38.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	53
Nombre de suffrages exprimés	51
Majorité absolue	26
Pour l'adoption	38
Contre	13

(L'article 38, amendé, est adopté.)

Après l'article 38

Mme la présidente.

Je suis saisie de quatre amendements identiques, n^{os} 110, 4630, 6581 et 6825, portant articles additionnels après l'article 38.

Les amendements identiques n^{os} 110 de Mme Delphine Batho et 4630 de Mme Nathalie Bassire sont défendus.

La parole est à M. Jean-Charles Colas-Roy, pour soutenir l'amendement n^o 6581.

M. Jean-Charles Colas-Roy.

Il vise à intégrer dans le budget carbone de la France les émissions de gaz à effet de serre issues du transport aérien international. À l'heure actuelle, seules les émissions dues au transport intérieur sont comptabilisées : il convient de tenir compte de celles liées au transport international.

Mme la présidente.

L'amendement n^o 6825 de Mme Mathilde Panot est défendu.

(Les amendements identiques n^{os} 110, 4630, 6581 et 6825, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente.

L'amendement n° 5252 de Mme Valérie Petit est défendu.

(L'amendement n° 5252, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

Avant d'en venir à l'article 39, je donne la parole à M. le rapporteur qui souhaite ajouter quelques mots.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

Très rapidement puisque nous passons à l'examen de l'article 39, je voudrais vous remercier pour ce samedi passé ensemble sur des sujets essentiels, saluer la qualité de nos débats et mettre en avant le travail accompli pour faire avancer la mobilité décarbonée. Je vous exprime un très grand merci. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

Mme la présidente.

La parole est à M. le ministre délégué.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Un merci qui est évidemment partagé. Bon week-end pour le peu qu'il en reste.
