



15ème législature

Question N° : 38398	De M. Dominique Potier (Socialistes et apparentés - Meurthe-et-Moselle)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transition écologique et cohésion des territoires
Rubrique > transports aériens	Tête d'analyse >Inefficacité et risques de la compensation carbone du secteur aérien	Analyse > Inefficacité et risques de la compensation carbone du secteur aérien.
Question publiée au JO le : 20/04/2021 Date de changement d'attribution : 21/05/2022 Date de renouvellement : 07/09/2021 Date de renouvellement : 04/01/2022 Date de renouvellement : 12/04/2022 Question retirée le : 21/06/2022 (fin de mandat)		

Texte de la question

M. Dominique Potier alerte M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur les risques que présente un mécanisme de compensation carbone des émissions du secteur aérien. Le projet de loi climat et résilience pose les jalons d'un tel mécanisme pour compenser les émissions des vols intérieurs métropolitains ainsi que, sur une base volontaire, des vols depuis et vers l'outre-mer. Il souhaite donc lui adresser deux questions qui apparaissent fondamentales à l'heure où la France doit se doter d'une doctrine claire et efficace de réduction globale des émissions gaz à effet de serre. Premièrement, peut-il garantir que la compensation carbone des émissions du secteur aérien ne générera pas directement ou indirectement des déséquilibres écologiques, sociaux et économiques, tant pour le pays que pour la planète ? Peut-il garantir que toutes les précautions seront prises pour qu'il n'y ait ni accaparement des terres dans des pays en voie de développement, ni distraction des sols destinés aux biens alimentaires au profit des plans de reforestation, conformément aux dispositions récemment adoptées par l'Assemblée nationale à l'alinéa 87 du cadre de partenariat global de la loi de programmation de lutte contre les inégalités mondiales ? Les modes de transports d'une petite fraction de l'humanité ne peuvent en effet entraver la capacité à nourrir 10 milliards d'habitants en 2050. À cet égard, il le prie d'exercer une vigilance particulière sur le décret d'application qui précisera les conditions d'éligibilité des programmes d'absorption du carbone et d'utilisation des crédits *ad hoc*. Deuxièmement, outre les externalités négatives potentielles d'un mécanisme de compensation carbone, il souhaite l'interroger sur sa pertinence. Dispose-t-il d'études scientifiques conduites par des institutions comme le Haut conseil pour le climat ou le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat démontrant l'efficacité de la compensation carbone pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre fixés par la stratégie nationale bas carbone et l'accord de Paris ? En l'absence d'une telle démonstration, le risque est grand que le mécanisme de compensation ne détourne les acteurs des véritables priorités. Au-delà de la nécessaire décarbonation des flottes, c'est bien le repositionnement de l'aérien dans le flux des mobilités qu'il faut organiser aujourd'hui. Le renforcement des capacités de stockage du CO2 ne saurait justifier en parallèle le maintien de niveaux trop élevés d'émissions de gaz à effet de serre. Dit autrement, dans une planète aux ressources finies, la compensation ne peut être une alternative à la réduction des émissions. Si ne faire ni l'une ni l'autre est une aberration, faire l'une pour éviter l'autre est une illusion. Il lui demande si, par



réalisme, la bonne stratégie n'est pas de faire les deux.