

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 3176

présenté par

M. Prud'homme, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, Mme Taurine, M. Corbière, Mme Fiat,
M. Lachaud, M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, Mme Panot, M. Quatennens, M. Ratenon,
Mme Ressiguiier, Mme Rubin et M. Ruffin

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 52, insérer l'article suivant:**

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport d'information portant sur l'opportunité de la limitation des liaisons aériennes assurées sans correspondance par un service régulier de transport ferroviaire, dans la mesure où ce second service garantit un déplacement sans correspondance d'une durée comparable ou raisonnablement supérieure du temps prévu du trajet en avion. Ce rapport intègre une évaluation des économies de CO₂ potentiellement réalisables à l'échelle nationale et prend en compte les implications, notamment en termes d'emplois créés et de reconversions professionnelles induites.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Face à l'urgence écologique, nous demandons un rapport sur l'opportunité de limiter certains vols substituables par le train lorsque des alternatives en train, sans correspondance et de durée comparable, existent. Certains pays en Europe l'ont déjà fait. Début mars 2019, le Parlement néerlandais a par exemple demandé à son Gouvernement de mettre fin à la liaison Amsterdam-Bruxelles, aisément substituable en train.

En 2016, la France a ratifié l'Accord de Paris prévoyant de limiter le réchauffement climatique à 1,5°C d'ici 2050. D'après les scénarios du GIEC il faut diminuer de 45 % les émissions globales de CO₂ d'ici à 2030 pour rester sous les 1,5°C de réchauffement climatique. Si aucune mesure n'est prise, les émissions de transport aérien devraient tripler d'ici 2050 voir être multipliées par 4 à 6 par rapport au niveau de 2010 selon l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Selon l'éco-calculateur de la direction de l'aviation civile, certains allers-retours en avion émettent plus de 50 fois de CO₂ par passager qu'en TGV, pour seulement gagner au mieux une heure ou deux. Plus

de 20 % du trafic aérien en France est exclusivement métropolitain, et concerne majoritairement des villes bien reliées au réseau ferroviaire : les dix aéroports français les plus fréquentés sont situés dans des agglomérations desservies par des trains à grande vitesse. De plus, en France, la moitié des déplacements par avion est le fait des 2 % de personnes dont les revenus par unité de consommation sont les plus élevés.

Pour contrer cette logique au détriment du ferroviaire, transport écologique et populaire par excellence, nous souhaitons demander un rapport pour évaluer l'opportunité de cette idée et les implications, notamment en terme d'économies de CO2 potentiellement réalisables à l'échelle nationale et prend en compte les implications de reconversions des emplois.