

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

1er mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Rejeté

**AMENDEMENT**

N ° 600

présenté par

Mme Batho, M. Julien-Laferrière, M. Villani, Mme Bagarry, Mme Forteza, Mme Gaillot et  
M. Orphelin

-----

**ARTICLE 36**

Rédiger ainsi cet article :

« I. – Afin de contribuer au respect des budgets carbone définis à l'article L. 222-1 A du code de l'environnement et de la stratégie bas-carbone mentionnée à l'article L. 222-1 B du même code, l'article L. 6412-3 du code des transports est complété par un II ainsi rédigé :

« II. – Sont interdits, sur le fondement des dispositions de l'article 20 du règlement (CE) n° 1008/2008 mentionné au I les services réguliers de transport aérien public de passagers concernant toutes les liaisons aériennes à l'intérieur du territoire français dont le trajet est également assuré par les voies du réseau ferré national et par plusieurs liaisons quotidiennes d'une durée inférieure ou égale à quatre heures.

« Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du précédent alinéa, notamment les modalités permettant de s'assurer que les créneaux aéroportuaires libérés par cette interdiction ne puissent pas être attribués pour d'autres liaisons, les caractéristiques des liaisons ferroviaires concernées, qui doivent assurer un service suffisant, et les modalités selon lesquelles il peut être dérogé à cette interdiction à défaut de connexion ferroviaire ou en services en commun satisfaisante pour le transport de passagers en correspondance.

« L'application de cette interdiction donne lieu à une évaluation au terme d'une période de trois ans à compter de son entrée en vigueur. »

« II. – Le présent article entre en vigueur le 31 octobre 2021. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le présent amendement vise au respect de **la proposition SD-E2 de la Convention Citoyenne pour le Climat** de suppression des liaisons aériennes intérieures pour lesquelles il existe une

---

alternative en train de moins de quatre heures.

Après avoir moqué **la proposition de loi n°2005 visant à remplacer les vols intérieurs par le train (quand c'est possible...)** et combattu tous les amendements supprimant les liaisons aériennes inutiles dans le cadre des débats relatifs à la loi d'orientation des mobilités en 2019, le Gouvernement se résout à reprendre cette idée, mais en l'édulcorant. Le tour de passe-passe consiste, là où notre proposition de loi visait la fin des liaisons aériennes lorsque le trajet équivalent en train garantit un déplacement d'une durée "au maximum supplémentaire de 2h30", à considérer que ne seraient concernées que les liaisons en train qui durent "moins de deux heures trente".

Cette durée amoindrit significativement la limitation des émissions de gaz à effet de serre du secteur : de seulement 2,2% les émissions des vols métropolitains contre 33% dans une option de 4h selon le Réseau Action Climat.

Alors qu'un aller-retour Paris-Marseille en avion émet entre 45 et 71 fois plus de CO2 par passager que le même trajet en train, cette destination ne serait pas concernée.

En réduisant à peau de chagrin le nombre de liaisons aériennes concernée, le bénéfice climat de cette mesure serait très limité, a fortiori si les vols vers le hub de Roissy étaient exemptés de cette interdiction pour préserver les vols de correspondance (- 6,6 % pour les émissions de CO2 issues des vols métropolitains, et - 0,5 % pour les émissions de l'ensemble des vols au départ de la France).

De plus il convient de modifier l'article pour supprimer les dérogations qui réduisent à peau de chagrin le nombre de liaisons concernées et donc le bénéfice pour le climat par différents mécanismes (vols en correspondance, compensation carbone), et de prévoir une date d'entrée en vigueur à l'automne 2021.