

ASSEMBLÉE NATIONALE

22 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 123

présenté par

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

ARTICLE 36

À la fin de l'alinéa 4, substituer aux mots :

« de moins de deux heures trente »

les mots :

« d'une durée inférieure ou égale à quatre heures ».

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 concernées, 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).

Dans son avis sur le projet de loi, le Haut Conseil pour le Climat a souligné que « L'article 36 portant sur la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs là où il existe une alternative bas carbone en moins de 2h30 concerne huit liaisons qui ne représentaient en 2019 que 10 % du trafic de passagers aérien métropolitain (2,6 millions de voyageurs concernés sur 26,8 millions pour l'ensemble des liaisons aériennes métropolitaines). Cette limite fixée à 2h30 est beaucoup trop basse, et une partie de ce trafic pourrait par ailleurs être maintenue lorsqu'il s'agit de transporter des passagers en correspondance. Parce qu'elles ne s'appliquent qu'à une faible proportion des pratiques émettrices, l'ambition de ces mesures pourrait être largement rehaussée en élargissant leur périmètre d'application. »