

ASSEMBLÉE NATIONALE

24 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 2874

présenté par

Mme Pinel, M. Castellani, Mme Dubié et M. Falorni

ARTICLE 36

À la fin de l'alinéa 8, substituer aux mots :

« le dernier dimanche de mars de l'année suivant celle de la promulgation de la loi »

la date :

« le 1^{er} juillet 2024 ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 36 du présent projet de loi vise à interdire l'exploitation de services aériens sur des liaisons intérieures au territoire national, dès lors qu'un trajet alternatif, par un autre moyen de transport collectif, moins émetteur de CO₂, existe en moins de 2h30.

Cet amendement vise à repousser l'entrée en vigueur de cet article au 1er juillet 2024.

S'il est essentiel d'accompagner la transition écologique du secteur aérien, il est à craindre qu'une mise en œuvre trop rapide de ce type de mesures, sans moyens adéquats pour relancer le ferroviaire en France, ne se traduise par des écueils et des difficultés tant pour la filière aéronautique française que pour les territoires et les citoyens concernés.

Force est de constater que le ferroviaire n'est pas, en l'état, à même d'absorber le report conséquent de passagers que cette mesure va entraîner et de répondre à la multiplicité des besoins en mobilités.

À titre d'exemple, en 2019, le trafic passager de la ligne aérienne entre Bordeaux et Orly était encore de 566.000 passagers.

Certaines initiatives sont à saluer tel que le travail actuellement engagé conjointement par Air France et la SNCF afin d'améliorer la qualité de l'offre intermodale air/fer dans les aéroports équipés de gares TGV.

Toutefois, le développement de l'intermodalité ne suffira pas à résoudre le manque d'investissement chronique dont souffre nos liaisons ferroviaires, comme le démontre la dégradation progressive de la desserte sur l'ensemble du territoire.

De plus le secteur aéronautique traverse une crise sans précédent. Selon les experts, l'horizon de reprise au niveau d'avant crise aura lieu au mieux en 2024 au pire en 2029.

Aussi, si nous partageons l'objectif d'une neutralité carbone pour le transport aérien porté par le projet de loi climat, nous pensons qu'il faut donner du temps et les moyens adéquats à la filière pour opérer cette mutation et développer les innovations requises. Un virage trop rapide risque de conduire à une destruction accrue d'emplois et à des pertes de compétences, pourtant indispensables à la relance du secteur et à sa transition écologique.