

ASSEMBLÉE NATIONALE

24 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 2289

présenté par

Mme Pinel, M. Acquaviva, M. Brial, M. Castellani, M. Clément, M. Colombani, Mme De Temmerman, Mme Dubié, Mme Frédérique Dumas, M. Falorni, M. François-Michel Lambert, M. Lassalle, M. Molac, M. Nadot, M. Pancher et Mme Wonner

ARTICLE 36

I. – À l’alinéa 4, substituer au mot :

« plusieurs »

les mots :

« au moins dix ».

II. – En conséquence, compléter le même alinéa par les mots :

« dont quatre aux heures de pointe ».

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.

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.

Aussi, cet amendement vise à garantir le caractère suffisant des alternatives ferroviaires concernées par l'article 36 en précisant qu'il doit exister au moins 10 liaisons quotidiennes, dont quatre aux heures de pointe.