

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 2766

présenté par
Mme Batho

ARTICLE 26 AA

Rédiger ainsi cet article :

« La mise en circulation des véhicules à motorisation thermique dont l'étiquette énergie est supérieure à 100g CO₂/km est interdite sur le territoire national à compter du 1^{er} janvier 2025.

« La mise en circulation des véhicules à motorisation thermique diesel et essence est interdite sur le territoire national à compter du 1^{er} janvier 2030.

« Un décret en Conseil d'État précise les modalités de mise en œuvre de cette interdiction. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement planifie la sortie complète des énergies fossiles pour l'automobile au 1^{er} janvier 2030. Il instaure un objectif intermédiaire en termes d'émissions de dioxyde de carbone des véhicules neufs en 2025.

Le dernier rapport du GIEC annonce qu'il reste douze années pour agir et contenir les effets du réchauffement climatique à 1,5°C. La fin de la commercialisation des véhicules thermiques est d'ores et déjà décidée par plusieurs pays européens : la Norvège en 2025, le Danemark, la Suède, l'Irlande et les Pays-Bas en 2030.

En France, la date de 2040 proposée par le plan Climat n'est pas compatible avec les conclusions du rapport GIEC SR 15.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2904

présenté par
Mme Batho et M. Orphelin

ARTICLE 26 AA

Rédiger ainsi cet article :

« À compter du 1^{er} janvier 2030, la France interdit la vente des voitures particulières neuves consommant du diesel et de l'essence conformément aux engagements internationaux de la France précisés par la loi n° 2016-786 du 15 juin 2016 autorisant la ratification de l'Accord de Paris adopté le 12 décembre 2015. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement est issu d'une proposition de la Fondation Nicolas Hulot pour la Nature et l'Homme.

Il planifie la sortie complète des énergies fossiles pour l'automobile au 1^{er} janvier 2030.

Le dernier rapport du GIEC annonce qu'il reste douze années pour agir et contenir les effets du réchauffement climatique à 1,5°C. La fin de la commercialisation des véhicules thermiques est d'ores et déjà décidée par plusieurs pays européens : la Norvège en 2025, le Danemark, la Suède, l'Irlande et les Pays-Bas en 2030.

En France, la date de 2040 proposée par le plan Climat n'est pas compatible avec les conclusions du rapport GIEC SR 15.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2769

présenté par
Mme Batho

ARTICLE 26 AA

Rédiger ainsi l'alinéa 3 :

« 1° La mise en circulation des véhicules à motorisation thermique dont l'étiquette énergie est supérieure à 100g CO2/km est interdite sur le territoire national à compter du 1^{er} janvier 2025. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement planifie la sortie complète des énergies fossiles pour l'automobile au 1^{er} janvier 2030. Il instaure un objectif intermédiaire en termes d'émissions de dioxyde de carbone des véhicules neufs en 2025.

Le dernier rapport du GIEC annonce qu'il reste douze années pour agir et contenir les effets du réchauffement climatique à 1,5°C. La fin de la commercialisation des véhicules thermiques est d'ores et déjà décidée par plusieurs pays européens : la Norvège en 2025, le Danemark, la Suède, l'Irlande et les Pays-Bas en 2030.

En France, la date de 2040 proposée par le plan Climat n'est pas compatible avec les conclusions du rapport GIEC SR 15.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2767

présenté par
Mme Batho

ARTICLE 26 AA

À la fin de l'alinéa 4, substituer à l'année :

« 2040 »,

l'année :

« 2030 ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement planifie la sortie complète des énergies fossiles pour l'automobile au 1^{er} janvier 2030.

Le dernier rapport du GIEC annonce qu'il reste douze années pour agir et contenir les effets du réchauffement climatique à 1,5°C. La fin de la commercialisation des véhicules thermiques est d'ores et déjà décidée par plusieurs pays européens : la Norvège en 2025, le Danemark, la Suède, l'Irlande et les Pays-Bas en 2030.

En France, la date de 2040 proposée par le plan Climat n'est pas compatible avec les conclusions du rapport GIEC SR 15.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2888

présenté par
Mme Batho

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 26 AA, insérer l'article suivant:**

Le 1° de l'article 40 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Les véhicules à faibles ou très faibles émissions sont définis par décret en prenant en compte leurs émissions de gaz à effet de serre, de polluants atmosphériques et l'ensemble de leurs impacts environnementaux, sur l'ensemble du cycle de vie du véhicule. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement est issu d'une proposition du Réseau Action Climat.

De plus en plus de dispositifs sont mis en place pour favoriser les véhicules « propres ». Cependant, les définitions des véhicules dits à faibles ou très faibles émissions ne tiennent compte que des émissions de CO2 à l'échappement, faisant fi d'une part des autres émissions de polluants et d'autre part de leur bilan environnemental sur l'ensemble du cycle de vie.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2946

présenté par
Mme Batho et M. Orphelin

ARTICLE 26 AB

Rédiger ainsi cet article :

« Le chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} du code de la consommation est complété par une section 12 ainsi rédigée :

« Section 12

« Publicité en matière de modes de transports

« Art. L. 121-23. – I. – Sont interdit les messages publicitaires en faveur des véhicules particuliers :

« a) roulant exclusivement au diesel ou à l'essence à partir du 1^{er} janvier 2021 en France ;

« b) hybrides non rechargeables consommant du diesel ou de l'essence et dont le poids est supérieur à 1,5 tonnes à partir du 1^{er} janvier 2022 en France ;

« c) hybrides non rechargeables consommant du diesel ou de l'essence à partir du 1^{er} janvier 2025 en France.

« II. – À compter du 1^{er} janvier 2020, les messages publicitaires en faveur des véhicules particuliers consommant du diesel ou de l'essence doivent contenir la mention « Nuit gravement au climat ».

« III. - Dans le cas des messages publicitaires sur internet, télévisés ou radiodiffusés, cette obligation ne s'applique qu'aux messages émis et diffusés à partir du territoire français et reçus sur ce territoire. La même obligation d'information s'impose à toute promotion, destinée au public, par voie d'imprimés et de publications périodiques édités par les producteurs ou distributeurs de ces produits.

« IV. – Les modalités d'application du présent article, et notamment les conditions de révision régulière de l'information à caractère sanitaire et de consultation des annonceurs, sont déterminées

par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Institut national de prévention et d'éducation pour la santé et après consultation de l'Autorité de Régulation Professionnelle de la Publicité ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement est issu d'une proposition de la Fondation Nicolas Hulot pour la Nature et l'Homme.

Le présent amendement prévoit la création de deux dispositifs complémentaires visant à protéger la santé des concitoyens et à accélérer la conversion du parc automobile vers les véhicules à très faibles émissions.

Le premier dispositif prévoit pour des raisons de santé publique l'interdiction progressive de publicité pour les véhicules polluants. En France, la pollution de l'air extérieur cause 48 000 décès prématurés par an (étude Santé publique France, 2016). En 2019, la European Society of Cardiology a démontré que la pollution de l'air tue plus que le tabac en Europe. Un encadrement de la publicité est aujourd'hui valable pour le tabac ou encore l'alcool (loi Evin).

La progressivité du dispositif permet d'atteindre une interdiction de publicité pour tout véhicule consommant du diesel et de l'essence en 2025, en passant par 2 étapes :

1. Une interdiction de publicité pour les véhicules tout essence et diesel. Cette mesure favorisera la publicité pour les véhicules propres et appuiera la conversion vers l'électrique et l'hybridation progressive du parc.
2. Une interdiction de publicité pour les véhicules consommant du diesel ou de l'essence les plus lourds, afin de lutter contre le facteur de congestion et la pollution de l'air. Cette mesure aura pour effet d'inciter à l'achat de véhicules plus petits, plus légers.

Le second dispositif, crée l'obligation pour les annonceurs d'accompagner la publicité en faveur de véhicules particuliers consommant du diesel ou de l'essence de la mention « Nuit gravement au climat ».

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 2868

présenté par
Mme Batho

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 26 AB, insérer l'article suivant:**

Le chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} du code de la consommation est complété par une section 12 ainsi rédigée :

« Section 12

« Publicité en matière de modes de transports

« *Art. L. 121-23.* – À compter du 1^{er} janvier 2020, sont interdits les messages publicitaires en faveur des véhicules particuliers dont les émissions de CO2 sont supérieures à 20g/km. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à interdire la publicité pour en faveur des véhicules particuliers émettant plus de 20g de CO2 / km.

On assiste actuellement à l'explosion des ventes de véhicules SUV, qui ont représenté un tiers des ventes en 2017. Or, ces véhicules lourds sont, pour la plupart, très émetteurs de CO2, et sont majoritaires parmi les véhicules vendus dans les classes C à F (émettant entre 121 et 250 grammes de CO2 par kilomètre). Ainsi, en France, les émissions de CO2 des voitures neuves sont reparties à la hausse en 2017 et 2018, une première depuis 1995.

Encourager la vente de véhicules fortement émetteurs de CO2, qui continueront à rouler pendant plusieurs décennies, nuit gravement à la santé.

Afin d'encourager le report de la mobilité individuelle motorisée vers des véhicules à très faibles émissions, il est nécessaire d'interdire la publicité en faveur des véhicules dont les émissions de

CO2 sont supérieures à 20 grammes par kilomètre. L'interdiction de la publicité a été un levier important dans la lutte contre la consommation d'alcool et de tabac (loi Evin), et il est tout à fait légitime d'adopter une telle politique pour lutter contre le réchauffement climatique.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2876

présenté par
Mme Batho

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 26 AB, insérer l'article suivant:**

Le chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} du code de la consommation est complété par une section 12 ainsi rédigée :

« Section 12

« Publicité en matière de modes de transports

« *Art. L. 121-23.* – Toute publicité pour un véhicule à moteur thermique affiche la mention : « Nuit gravement au climat ». Elle est lisible, audible ou intelligible. Pour les services de télévision, elle est sonore ou visuelle. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement de repli vise, à défaut de l'interdiction de la publicité, à instaurer une obligation d'information quant aux conséquences néfastes des véhicules thermiques individuels sur le climat sur toute publicité incitant à leur achat.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2864

présenté par
Mme Batho

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 26 AB, insérer l'article suivant:**

Le chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} du code de la consommation est complété par une section 12 ainsi rédigée :

« Section 12

Publicité en matière de modes de transports

« Art. L. 121-23. – À compter du 1^{er} janvier 2020, les messages publicitaires en faveur du transport aérien sont interdits. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à promouvoir la sobriété des comportements de mobilité en interdisant les messages publicitaires en faveur du transport aérien.

Encourager l'utilisation d'un transport aussi émetteur de gaz à effet de serre que l'avion va à l'encontre de l'adoption de comportements plus sobres pour faire face à l'urgence climatique. L'avion est responsable d'environ 5 % des émissions de gaz à effets de serre mondiales et émet 145g de CO2 par kilomètre et par personne, contre 20g pour un bus et 3,5g pour un TGV.

Il convient de mettre un coup d'arrêt à la forte croissance du secteur aérien et de ne pas encourager son usage.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2803

présenté par
Mme Batho et M. Orphelin

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 28, insérer l'article suivant:**

Après l'article L. 222-6 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 222-6-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 222-6-1.* – Les établissements de garde d'enfants et les établissements scolaires ne peuvent être construits dans les zones à forte concentration de polluants atmosphériques.

Les modalités d'application de cet article sont fixées par décret en Conseil d'État pris après avis du Conseil supérieur de la prévention des risques technologiques et de l'Agence nationale chargée de la sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à interdire la construction de crèches et écoles à proximité des axes de circulation les plus pollués.

L'exposition à la pollution affecte le développement des enfants, occasionne des problématiques respiratoires, et est suspectée de favoriser le développement de l'obésité, du diabète et de troubles neurologiques.

Il est indispensable d'exclure des zones les plus polluées la construction et l'implantation des crèches et écoles, qui abritent un public particulièrement sensible à la qualité de l'air.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2787

présenté par
Mme Batho et M. Orphelin

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 28 BIS A, insérer l'article suivant:**

Après le premier alinéa de l'article L. 223-1 du code de l'environnement, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque les organismes de surveillance de la qualité de l'air mentionnés à l'article L. 221-3 prévoient un épisode de dépassement des normes fixées à l'article L. 221-1, le représentant de l'État dans le département prend immédiatement et préventivement les mesures énoncées au premier alinéa afin de réduire les émissions polluantes et de protéger la santé publique. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise la mise en place immédiate et automatique par le préfet de mesures d'ordre public environnemental pour prévenir les épisodes de pollution les plus graves.

Des mesures immédiates doivent être prises préventivement par les autorités pour éviter les dépassements des seuils de pollution de l'air et réduire les concentrations de polluants dans l'air.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2792

présenté par
Mme Batho et M. Orphelin

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 28 BIS B, insérer l'article suivant:**

Au premier alinéa de l'article L. 221-1 du code de l'environnement, les mots : « , le cas échéant, » sont supprimés.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à instaurer les normes de qualité de l'air conformes aux seules lignes directrices fixées par l'OMS.

Alors que pour les particules PM10, le seuil à ne pas dépasser est établi par l'OMS à 20µg/m3 de moyenne annuelle, la valeur limite européenne n'est que de 40µg/m3 de moyenne annuelle. Pour les particules fines PM2.5, l'Union européenne établit une limite à 25µg/m3 de moyenne annuelle mais ne donne pas de norme journalière, tandis que l'OMS établit comme seuil une moyenne annuelle de 10µg/m3, et définit une limite journalière de 25µg/m3.

Il est donc primordial qu'elles remplacent les normes réglementaires actuelles en vigueur.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2800

présenté par
Mme Batho et M. Orphelin

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 28 BIS B, insérer l'article suivant:**

Après le I de l'article L. 221-1 du code de l'environnement, il est inséré un I. *bis* ainsi rédigé :

« I *bis*. – Au plus tard le 1^{er} janvier 2020, les normes de qualité de l'air sont révisées par le décret mentionné au I, pour prendre en considération les particules fines, ultrafines et les NOx ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à définir des normes de qualité de l'air prenant en compte les particules fines PM2,5, ultrafines PM0,1 et les oxydes d'azote NOx.

Le caractère lacunaire de la réglementation nationale des niveaux de particules fines PM2,5, de particules ultrafines PM0,1 et de NOx dans l'air n'est pas compatible avec la dangerosité de ces polluants, plusieurs fois soulignée par l'ANSES et l'OMS.

Il est nécessaire pour des raisons de santé publique que soient fixés pour tous ces polluants des seuils annuels et journaliers de concentration dans l'air.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2951

présenté par
Mme Batho et M. Orphelin

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 28 BIS, insérer l'article suivant:

Cet amendement a été déclaré irrecevable après diffusion en application de l'article 98 du règlement de l'Assemblée nationale.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 2802

présenté par
Mme Batho

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 28 TER, insérer l'article suivant:**

Chapitre III

Le titre V du livre I^{er} du code de l'environnement est complété par un chapitre III ainsi rédigé :
« Taxes environnementales affectant les transports ».

« *Art. L. 153-1.* – En vertu du principe pollueur-payeur énoncé à l'article 4 de la Charte de l'environnement et précisé à l'article L. 110-1 du présent code, les recettes des taxes « environnementales » appliquées aux différents modes de transports, dans un objectif de diminution des émissions de gaz à effet de serre, ne peuvent être affectées au financement des infrastructures nécessaires aux modes de transports dont elles sont issues. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à interdire l'affectation des recettes issues des taxes environnementales aux dépenses destinées aux infrastructures de transports dont elles sont issues.

Dans le domaine du transport, les taxations environnementales ont pour objectif de modifier les comportements des personnes taxées dans un sens favorable à la diminution des émissions de gaz à effet de serre et à la préservation de l'environnement.

L'affectation de ces recettes à l'aménagement, la construction ou l'entretien des infrastructures de transports rompt le cercle vertueux à l'origine de leur création. Afin qu'elles conservent leur utilité il est nécessaire qu'elles ne soient pas réintroduites dans le développement des modes de transport polluants.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2891

présenté par
Mme Batho

ARTICLE 1ER A

Compléter l'alinéa 5 par la phrase suivante :

« L'usage du réseau ferré existant sera encouragé pour les déplacements intra-européens, grâce en particulier au développement de l'offre de trains de nuit. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement proposé par le collectif Oui au train de nuit, vise à insérer le développement de l'offre de trains de nuit dans la programmation des investissements de la loi d'orientation des mobilités.

Actuellement la mobilité intra-européenne est principalement assurée par l'aviation, mode de transport très polluant, un trajet en avion émet 1500 fois de gaz à effet de serre de plus qu'un trajet en TGV.

L'offre de trains de nuit en cours de renaissance en Europe permet un maillage plus étendu et des distances supérieures à 1000 km réalisables en une nuit.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2825

présenté par
Mme Batho et M. Orphelin

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

Rédiger ainsi l'alinéa 47 :

« Le projet du Grand Paris Express est abandonné. En Île-de-France est entrepris un projet de modernisation, de développement et de maillage du réseau ferré qui passe par une intensification du réseau existant, une augmentation de l'inter-connectivité entre les différents modes de transport ferroviaires dans le but de substituer les transports en commun ferroviaires à l'automobile, de décongestionner les réseaux existants tout en augmentant les capacités de trafic et d'améliorer le confort des usagers. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement a pour objectif de renoncer à la réalisation du projet du Grand Paris Express auquel sera substitué un vaste projet de modernisation et d'intensification du réseau ferroviaire existant.

La réalisation du Grand Paris Express avec ses 200 km de lignes, ces 68 gares pour un coût initial de 19 milliards d'euros, aujourd'hui chiffré à 35 milliards d'euros ne permettra pas de résoudre effectivement, rapidement et à moindre coût les problématiques de circulation qui imprègnent la zone d'Île-de-France.

Il est nécessaire d'enterrer ce projet aux montants colossaux dont les délais de réalisation sont constamment repoussés et pour lequel le Premier ministre a demandé en 2018 une révision à la baisse de 10 % du budget.

En janvier 2018, la Cour des comptes a d'ailleurs alerté sur le dérapage considérable du coût prévisionnel du Grand Paris Express et sur les risques financiers qui en résultent. Elle a également

signalé de nombreuses irrégularités commises par la Société du Grand Paris dans la gestion des marchés publics. Le Parquet national financier a ouvert à ce sujet une enquête préliminaire en janvier 2019.

L'Accord de Paris ratifié par la France depuis 2016 exige de contenir le réchauffement climatique à 1,5°C. La réalisation de grandes infrastructures de transports, tel que le projet du Grand Paris Express est donc obsolète. Il est nécessaire de mettre en œuvre un développement alternatif des transports en Ile-de-France.

La transformation des nombreux réseaux existants extra-muros permettrait de gagner en maillage et en capacité de trafic sur l'ensemble de l'agglomération Île-de-France pour un coût et des délais largement inférieurs.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2786

présenté par

Mme Batho et M. François-Michel Lambert

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

Supprimer l'alinéa 78.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement acte l'abandon de la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin.

Le projet de ligne ferroviaire Lyon-Turin est issu du traité international signé le 29 janvier 2001 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne.

Depuis 2009, la Cour des comptes alerte sur les risques financiers et la rentabilité socio-économique du projet. Elle a relevé à plusieurs reprises son absence de rentabilité socio-économique et les incertitudes quant à son coût et son financement. Elle considère d'ailleurs que la pertinence du projet n'est toujours pas établie, et se prononce pour une annulation pure et simple du Lyon-Turin, seule décision qui permettrait de sauvegarder les finances de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFTIF).

Afin de respecter les objectifs fixés par l'Accord de Paris de contenir le réchauffement climatique à 1,5°C et de financer la transition écologique, il est nécessaire de repenser notre mode de développement et d'abandonner la réalisation de grands projets inutiles aux coûts pharamineux, aux très longs délais de réalisation et aux impacts importants sur les espaces et les espèces.

Les impacts du projet sur la biodiversité ont d'ailleurs été soulignés dans une étude réalisée en 2006 par la Commission européenne. Le creusement des tunnels aura des répercussions sur les ressources aquifères souterraines, qui seront à l'origine d'un important drainage des sols, susceptible de modifier complètement les caractéristiques du milieu.

La réalisation du projet Lyon-Turin est un chantier de 26 milliards d'euros. L'argent public doit être employé dans la rénovation et l'adaptation des modes de transports existants. Depuis la fin des années 1990 la haute administration indique qu'il est improbable que les infrastructures existantes soient saturées et insiste sur la possibilité de renforcer les flux sur les rails existants.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2791

présenté par

Mme Batho, M. François-Michel Lambert et M. Orphelin

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 1ER A, insérer l'article suivant:

Cet amendement a été déclaré irrecevable après diffusion en application de l'article 98 du règlement de l'Assemblée nationale.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 2898

présenté par
Mme Batho

ARTICLE 1ER B

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Un investissement d'1,5 milliard d'euros sur 10 ans est prévu sur la période 2020-2030 pour développer une nouvelle génération de voitures Intercités de nuit, permettant de constituer un réseau de trains de nuit radial, transversal et international. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement proposé par le collectif Oui au train de nuit, vise à soutenir le développement du train de nuit.

Les dernières commandes d'Intercités de nuit datent de 40 ans. Il est temps d'inscrire à nouveau dans les priorités nationales l'importance d'un réseau de nuit. Celui-ci est devenu depuis d'autant plus pertinent qu'il permet de répondre aux questions du (1) maillage international de la France dans l'Europe par une mobilité bas-carbone et peu énergivore ; (2) maillage transversal du territoire pour relier entre elles les régions éloignées ; (3) désenclavement des territoires ruraux excentrés.

La renaissance des Intercités de nuit pour lutter contre le changement climatique en Europe est déjà lancée et soutenue par plusieurs pays européens moteurs. La France gagnera à s'impliquer elle aussi, sans délais, d'autant plus qu'elle a une position centrale en Europe de l'Ouest pour promouvoir cette mobilité.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2850

présenté par
Mme Batho

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 1ER B, insérer l'article suivant:**

Au 1^{er} janvier 2020, les exonérations de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques sur le kérosène utilisé pour les vols nationaux sont supprimées.

EXPOSÉ SOMMAIRE

t amendement vise à supprimer la politique fiscale accommodante dont bénéficie le transport aérien en rétablissant la TICPE sur le kérosène pour les vols nationaux.

En France, le carburant utilisé pour les vols intérieurs est totalement exonéré de taxe sur la consommation énergétique. La convention de Chicago de 1944 exempte de toute taxe le carburant aérien destiné aux vols internationaux, elle permet néanmoins la taxation des vols domestiques comme cela est le cas aux États-Unis ou au Japon.

Il est primordial que le prix de l'avion intègre le coût que ses émissions de gaz à effet de serre font subir à la collectivité via le réchauffement climatique, afin d'inciter les voyageurs à privilégier le transport ferroviaire.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2861

présenté par
Mme Batho et M. Orphelin

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 1ER B, insérer l'article suivant:**

Le *b* quater de l'article 279 du code général des impôts est complété par les mots : « hors transport aérien ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à supprimer la politique accommodante dont bénéficie le transport aérien national en instaurant un taux de TVA de 20 % sur les billets d'avion des vols domestiques.

Le transport aérien contribue à 2,5 % des émissions mondiales de dioxyde de carbone (CO₂), mais il est responsable de 5 % du réchauffement climatique si on prend en compte l'ensemble des gaz à effet de serre émis (vapeur d'eau, oxydes d'azote). En plus de l'impact sur le climat, l'aviation génère des polluants qui dégradent la qualité de l'air et la santé humaine (particules fines, monoxyde de carbone).

Si la convention de Chicago de 1944 exempte de toute taxe le carburant aérien destiné aux vols internationaux, elle n'empêche pas la taxation des vols domestiques, qui est effective dans des pays comme les États-Unis ou le Japon. En France, pourtant, le carburant utilisé pour les vols intérieurs est totalement exonéré de taxe sur la consommation énergétique. Le transport aérien bénéficie de surcroît, comme tous les modes de transport de voyageurs, d'une TVA à taux réduit de 10 %.

Afin de lutter contre les distorsions de concurrence favorables à l'aviation et d'envoyer un signal cohérent avec l'Accord de Paris et les engagements climatiques de la France, il convient d'instaurer un taux de TVA de 20 % sur les billets d'avion des vols domestiques.

ASSEMBLÉE NATIONALE

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2908

présenté par
Mme Batho

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 1ER B, insérer l'article suivant:

Cet amendement a été déclaré irrecevable après diffusion en application de l'article 98 du règlement de l'Assemblée nationale.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2956

présenté par
Mme Batho

ARTICLE 1ER D

Rédiger ainsi cet article :

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° Au début du deuxième alinéa de l'article L. 1212-1, les mots : « l'entretien, la modernisation », sont remplacés par les mots : « Par ordre de priorité, l'entretien, la modernisation ».

2° L'article L. 1213-1 est ainsi modifié :

Au second alinéa, les mots : « et leur combinaison », sont remplacés par les mots « leur combinaison et l'évolution prévisible des flux en matière de mobilité des personnes et des marchandises »

3° Après L. 1511-1, il est inséré un article L. 1511-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 1511-1-1. - La réalisation d'un projet de construction, d'extension ou de modification substantielle d'infrastructure de transport est subordonnée à l'impossibilité de pourvoir, par l'optimisation de l'usage de l'ensemble des infrastructures existantes ou par leur aménagement, aux besoins des populations en matière de mobilité.

Cette réalisation participe aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports à horizon 2050, ainsi qu'aux objectifs de lutte contre l'étalement urbain à l'exigence zéro artificialisation nette à ce même horizon. »

4° L'article L. 1511-2 est ainsi modifié :

a) Au début, les mots « Les grands projets d'infrastructures » sont remplacés par les mots : « les projets et grands projets d'infrastructures »

b) Il est ajouté une phrase ainsi rédigée : « L'évolution prévisible des flux en matière de mobilité des personnes et des marchandises sont pris en compte dans cette évaluation. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement est issu d'une proposition de la Fondation Nicolas Hulot pour la Nature et l'Homme.

Il vise à rendre plus efficace l'évaluation des projets et grands projets d'infrastructures de transport, et de privilégier l'optimisation des infrastructures existantes ou leur aménagement plutôt que la construction de nouvelles infrastructures afin de d'adapter au mieux ces projets et grands projets aux besoins de déplacement des personnes et de transport de marchandises, et à l'impératif de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.

L'ensemble des projets d'infrastructure devront tenir compte des conséquences de leurs impacts sur l'environnement et de l'évolution prévisible des flux en matière de mobilité des personnes et des marchandises.

Les infrastructures de transport jouent un rôle direct dans la perte de biodiversité : mortalité de la faune, pollution (visuelle, chimique, sonore), destruction d'habitats etc.

A titre d'exemple, le projet de contournement ouest de Strasbourg menace de destruction 350 hectares de terres et forêts ainsi que plusieurs espèces telles que le grand hamster d'Alsace. Le projet controversé de Notre-Dame-Des-Landes prévoyait de détruire 962 hectares de zones humides et de bocage et abritait plus de 2000 espèces classées « espèces protégées ».

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2797

présenté par

Mme Batho et M. François-Michel Lambert

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 1ER D, insérer l'article suivant:**

Après le premier alinéa de l'article L. 1511-1 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« En cas de défaillance du maître d'ouvrage à réaliser un bilan des résultats économiques et sociaux dans le délai fixé, sur décision du Conseil général de l'environnement et du développement durable ce bilan est réalisé par un tiers, à la charge du maître d'ouvrage. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement a pour objectif de pallier les fréquents retards de réalisation des bilans ex-post mis en place par la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, et de permettre leur réalisation par une personne tierce.

Dans son avis sur le projet de loi d'orientation des mobilités adopté le 13 novembre 2018 le Conseil national de la transition écologique (CNTE) note que les bilans ex-post fixés par la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs tardent souvent à être produits. Il propose donc que des dispositions soient mises en place afin de permettre à un tiers, à la charge du maître d'ouvrage, en cas de cas défaillance de ce dernier à les réaliser dans le délai fixé par le code des transports. Les représentants de l'Assemblée nationale au CNTE se sont exprimés en faveur de l'adoption de cette disposition.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2860

présenté par
Mme Batho

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 1ER D, insérer l'article suivant:**

L'article L. 1511-1 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« La réalisation de nouvelles infrastructures de transport ferroviaire ne peut être engagée dès lors que les capacités de circulation des infrastructures ferroviaires existantes qu'elles doivent remplacer ne sont pas utilisées. La consultation du public est obligatoire préalablement à toute décision de réalisation de nouvelles infrastructures. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à fixer dans la loi un objectif d'utilisation maximale des capacités des infrastructures de transport ferroviaire existantes ainsi qu'une obligation de consultation du public, afin de lutter contre la construction d'infrastructures nouvelles qui ne seraient pas justifiées.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2854

présenté par

Mme Batho et M. François-Michel Lambert

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 1ER D, insérer l'article suivant:**

L'article L. 1512-2 du code des transports est ainsi modifié :

1° Au début, il est ajouté un alinéa unique, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Les travaux de construction d'une nouvelle infrastructure de transport ferroviaire ne peuvent être engagés sans que le financement ne soit identifié et ne bénéficie d'une inscription pour sa totalité dans les comptes du promoteur ou de la personne publique qui le finance. »

2° Il est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Les financements de la totalité du projet d'infrastructure doivent être disponibles préalablement au lancement des marchés publics de réalisation des travaux. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à renforcer les impératifs de sécurité financière des projets de réalisation d'infrastructures de transport, avec pour objectif de responsabiliser la chaîne de prise des décisions préalables à leur réalisation et de limiter les réalisations de grands projets à faible rentabilité socio-économique.

Le coût du Grand Paris Express est aujourd'hui chiffré à 38,5 milliards d'euros par la Cour des comptes, alors qu'en 2013 il était estimé à 25,5 milliards d'euros. La hausse est telle que le Premier ministre a demandé en juillet 2018 à la Société du Grand Paris la révision à la baisse de 10 % du budget.

Le coût global de réalisation du projet Lyon-Turin est chiffré à 26 milliards d'euros, une récente étude indique que ces coûts seront supérieurs aux bénéfices à hauteur de 7 milliards d'euros.

Ces deux projets accumulent retards et coûts de réalisation dispendieux. Ils illustrent parfaitement la nécessité de préserver les caisses publiques par une obligation d'identification précise des moyens de financement et de leur disponibilité, cela le plus en amont possible dans la conception du projet d'infrastructure.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2871

présenté par

Mme Batho et M. François-Michel Lambert

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 1ER D, insérer l'article suivant:**

L'article L.1512-7 du code des transports est ainsi modifié :

1° À l'alinéa premier, les mots : « peut, notamment, contribuer » sont remplacés par les mots : « contribue ».

2°Après le premier alinéa, il est inséré :

« 1° Le développement exclusif des modes de transports ferroviaires et alternatifs aux transports routiers et aériens, dans une perspective de développement d'une mobilité à faible émission de gaz à effet de serre. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement a pour objectif de recentrer la politique menée par le Fonds pour le développement de l'intermodalité, sur le développement de transports alternatifs aux transports routiers et aériens.

Il porte sur les missions du Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin.

Le Fonds étant le gestionnaire d'une mission de service public de la mobilité et des modes de transport du massif alpin, il est nécessaire que les financements de cet établissement public soient utilisés pour développer un réseau de transport non climaticide, et non pour construire des supers infrastructures fortement émettrices de gaz à effet de serre, telles que le projet Lyon-Turin.

En effet, depuis 2012, le Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin remet l'intégralité des dividendes perçus par l'exploitation du tunnel du Mont-

Blanc à la Société française du tunnel routier de Fréjus pour corriger sa situation financière due en partie à l'insuffisance structurelle du trafic.

Selon les dispositions du code des transports ces fonds devraient être reversés au développement d'actions d'intermodalité, mais dans les faits ils ne financent qu'un droit à polluer.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2894

présenté par
Mme Batho

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 1ER D, insérer l'article suivant:**

« Au 1^{er} janvier 2020, les exonérations de la part carbone de la Taxe Intérieure de consommation sur les produits énergétiques liées aux énergies fossiles sont supprimées. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement est issu d'une proposition du Réseau Action Climat.

La suppression de toutes les exonérations liées à la part carbone de la Taxe Intérieure de consommation sur les produits énergétiques est urgente. Ces exonérations fiscales font peser l'effort de financement de la transition énergétique de façon injuste en grande majorité sur les seuls ménages.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**AMENDEMENT**

N ° 2789

présenté par

Mme Batho et M. François-Michel Lambert

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 36, insérer l'article suivant:**

I. – La loi n°2017-116 du 1er février 2017 autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne signé le 24 février pour l'engagement des travaux définitifs de la section transfrontalière de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin est abrogée.

II. – En conséquence, la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin est abandonnée.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement acte l'abandon de la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin.

Le projet de ligne ferroviaire Lyon-Turin est issu du traité international signé le 29 janvier 2001 entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République italienne.

Depuis 2009, la Cour des comptes alerte sur les risques financiers et la rentabilité socio-économique du projet. Elle a relevé à plusieurs reprises son absence de rentabilité socio-économique et les incertitudes quant à son coût et son financement. Elle considère d'ailleurs que la pertinence du projet n'est toujours pas établie, et se prononce pour une annulation pure et simple du Lyon-Turin, seule décision qui permettrait de sauvegarder les finances de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFTIF).

Afin de respecter les objectifs fixés par l'Accord de Paris de contenir le réchauffement climatique à 1,5°C et de financer la transition écologique, il est nécessaire de repenser notre mode de

développement et d'abandonner la réalisation de grands projets inutiles aux coûts pharamineux, aux très longs délais de réalisation et aux impacts importants sur les espaces et les espèces.

Les impacts du projet sur la biodiversité ont d'ailleurs été soulignés dans une étude réalisée en 2006 par la Commission européenne. Le creusement des tunnels aura des répercussions sur les ressources aquifères souterraines, qui seront à l'origine d'un important drainage des sols, susceptible de modifier complètement les caractéristiques du milieu.

La réalisation du projet Lyon-Turin est un chantier de 26 milliards d'euros. L'argent public doit être employé dans la rénovation et l'adaptation des modes de transports existants. Depuis la fin des années 1990 la haute administration indique qu'il est improbable que les infrastructures existantes soient saturées et insiste sur la possibilité de renforcer les flux sur les rails existants.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2827

présenté par

Mme Batho et M. François-Michel Lambert

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 50, insérer l'article suivant:**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Après le premier alinéa de l'article L. 2122-4-1 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsqu'il existe des capacités de circulations ferroviaires, l'État a la responsabilité d'imposer aux opérateurs ferroviaires l'organisation d'une offre de services intermodaux pour le transport de marchandises. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement a pour objectif d'encourager le report modal du fret routier vers le fret ferroviaire sous l'égide de l'État.

Le secteur des transports émet 39 % des émissions de gaz à effet de serre en France. En 2016, le transport de marchandises était responsable de 85 % de ces émissions de gaz à effet de serre.

L'amélioration de la performance environnementale du transport de marchandises passe par l'utilisation d'autres modes de transport.

Le fret ferroviaire est moins cher et moins polluant que le transport routier de marchandises, il est nécessaire de mettre en place une politique active de report modal du transport routier de marchandises vers le rail.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2863

présenté par

Mme Batho et M. François-Michel Lambert

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 50, insérer l'article suivant:**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

L'article L. 2122-4-1 du code des transports est ainsi modifié :

1° Au début, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Les gestionnaires d'infrastructures ont l'obligation de définir les capacités de circulation des infrastructures placées sous leur responsabilité. Ces capacités de circulation sont en cohérence avec les capacités de circulation d'infrastructures aux caractéristiques similaires situées en France et dans l'Union européenne. »

2° À la fin de la seconde phrase du premier alinéa, substituer aux mots :

« les capacités d'utilisation des infrastructures du réseau ferré national »

les mots :

« les droits de circulation sur les infrastructures du réseau ferré national selon les capacités définies. »

3° Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Les gestionnaires d'infrastructures sont soumis à une obligation de résultat de proposer des offres de transports cohérentes avec les capacités des réseaux d'infrastructures qu'ils ont définis. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement oblige les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires à définir précisément les capacités de circulation sur leurs réseaux et à proposer des offres de transports cohérentes avec ces capacités. L'objectif est le fonctionnement des infrastructures ferroviaires à hauteur de leurs capacités réelles afin que l'offre de transport proposée y soit améliorée.

Le projet de loi d'orientation des mobilités doit permettre à la France de s'engager dans la mise en œuvre d'une politique de diminution des émissions de gaz à effet de serre produites par les transports et d'une mobilité verte. Le développement du réseau ferroviaire est un point incontournable d'une politique de transports à faible émissions carbone. Afin qu'il représente une alternative efficace aux modes de transports routiers il est nécessaire d'améliorer ses capacités de circulation afin qu'elles soient utilisées pleinement.

À l'heure actuelle de nombreuses infrastructures ferroviaires existantes ne sont pas utilisées au maximum de leurs capacités de circulation. C'est le cas par exemple dans la région du massif alpin. Les infrastructures existantes n'y sont pas saturées, et elles ont les capacités de répondre aux besoins de report modal de la route vers le rail.

Dans le prolongement de cette disposition, il est nécessaire que l'offre de transport proposée soit en adéquation avec les capacités de circulation nouvellement définies. Dans son avis sur le projet de loi d'orientation des mobilités adopté le 13 novembre 2018 le Conseil national de la transition écologique (CNTE) a voté pour que cette obligation de proposer des offres de transports cohérentes avec les capacités des réseaux d'infrastructures constitue une obligation de résultats. Les représentants de l'Assemblée nationale au CNTE se sont exprimés en faveur de l'adoption de cette disposition.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2845

présenté par

Mme Batho, Mme Taurine, M. Ruffin, M. Bernalicis, Mme Obono et Mme Panot

APRÈS L'ARTICLE 50, insérer la division et l'intitulé suivants:

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Section 4 : Favoriser le report modal vers le transport ferroviaire

Article XXX. –

L'article L. 6412-3 du code des transports est complété par trois alinéas ainsi rédigés :

« L'exploitation des services de transport aérien public est interdite pour les liaisons au départ et à destination du territoire français pouvant être réalisées en transport ferroviaire en une durée inférieure ou égale à cinq heures.

« Conformément aux dispositions issues de l'article 20 du Règlement n°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation des services aériens dans la Communauté, cette mesure est réexaminée trois ans après sa date de mise en application.

« Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application de ces dispositions. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement a pour objectif de supprimer les liaisons aériennes intérieures pouvant être réalisées par transport ferroviaire en une durée inférieure ou égale à cinq heures.

En 2016, la France a ratifié l'Accord de Paris prévoyant de limiter le réchauffement climatique à 1,5°C d'ici 2050. Pour cela, il faudra réduire les émissions dans le secteur des transports, responsable de 30 % des émissions de gaz à effet de serre nationales.

Alors qu'un aller-retour Paris-Marseille en avion émet 178 kg CO₂e par passager selon l'éco-calculateur de la DGAC, le même trajet en train n'en produit que 4,14 kg, soit plus de 40 fois moins !

Il est nécessaire de limiter les vols intérieurs et de commencer par une limitation aux seuls trajets ne pouvant être réalisés en moins de 5 heures par train.