



16ème législature

| | | |
|--|--|--|
| Question N° : 1660 | De M. Thomas Portes (La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Seine-Saint-Denis) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Transition écologique et cohésion des territoires | | Ministère attributaire > Transports |
| Rubrique > transports aériens | Tête d'analyse >Inapplicabilité de l'article 145 de la loi « Climat et Résilience » | Analyse > Inapplicabilité de l'article 145 de la loi « Climat et Résilience ». |
| Question publiée au JO le : 27/09/2022 Réponse publiée au JO le : 27/12/2022 page : 6732 Date de changement d'attribution : 04/10/2022 | | |

Texte de la question

M. Thomas Portes appelle l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur l'application de l'article 145 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets. Celui-ci prévoyait l'interdiction des vols intérieurs « dont le trajet est également assuré sur le réseau ferré national sans correspondance et par plusieurs liaisons quotidiennes d'une durée inférieure à 2h30 ». Un décret devait par la suite préciser « les caractéristiques des liaisons ferroviaires concernées, qui doivent assurer un service suffisant et les modalités selon lesquelles il peut être dérogé à cette interdiction lorsque les services aériens assurent majoritairement le transport de passagers en correspondance ou peuvent être regardés comme assurant un transport aérien décarboné ». Cet article 145 indiquait une entrée « en vigueur le dernier dimanche de mars de l'année suivant la promulgation de la présente loi », soit le 27 mars 2022. Or aujourd'hui, on constate que ce décret n'est toujours pas publié. Comment M. le ministre explique-t-il que 6 mois plus tard aucun décret n'ait été publié ? Alors que les émissions de l'aviation ont été multipliées par presque trois en 50 ans, qu'à trajet égal les émissions d'un avion sont de l'ordre de 45 fois supérieures au TGV, ou 15 fois supérieures à la moyenne des trains à longue distance, la non application de cette loi interroge sur la volonté réelle du Gouvernement à engager une politique de transition écologique. Il lui demande s'il peut expliquer pour quelles raisons ce décret n'est pas en vigueur et quels contrôles sont aujourd'hui mis en place pour assurer l'application de cet article 145.

Texte de la réponse

L'article 145 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets prévoit l'interdiction de « toutes les liaisons aériennes à l'intérieur du territoire français dont le trajet est également assuré sur le réseau ferré national sans correspondance et par plusieurs liaisons quotidiennes d'une durée inférieure à deux heures trente ». La France est le seul pays du monde ayant adopté une législation concernant la substitution modale air-fer. Pour que l'article 145 entre en vigueur, un décret doit notamment fixer les conditions dans lesquelles la durée de deux heures trente doit être appréciée, et dans lesquelles les services assurant majoritairement le transport de passagers en correspondance ainsi que les vols décarbonés peuvent déroger à l'interdiction. Conformément au droit européen, la France a soumis un projet de décret à la Commission européenne et aux États membres, le 17 novembre 2021. La Commission a décidé, le



15 décembre 2021, de suspendre son adoption et de consacrer un examen approfondi à ses implications au regard de la liberté de prestation de services qui régit le marché intérieur de l'aviation ainsi que du droit de la concurrence. À la suite de cet examen, un nouveau projet a été adressé par la France 21 juin 2022 à la Commission européenne. Le 28 octobre, les États membres ont émis un avis largement favorable à un projet de décision validant cette mesure. La décision positive rendue le 1er décembre dernier par la Commission ouvre la voie au lancement d'une consultation publique sur le projet de décret, conformément au code de l'environnement, avant son examen par le Conseil d'État puis son adoption.