

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

Date	Heure	Titre	Texte
09/12/2022	11:07	Opposition	Le présent projet qui a pour objectif de prévenir des pollutions importantes liées au transport aérien subordonne l'utilisation du rail pour palier l'interdiction de trajet avion . Le législateur se doit alors de prouver que cet objectif est atteint à tout moment y compris lors des pannes ou grèves affectant de manière systématique et répétitive ce secteur d'activité . Ces problèmes imposant alors l'utilisation de transport alternatif (automobile ou bus) ce qui contrevient aux objectifs précités. À défaut le législateur imposera un service public obligatoire sur les destinations visées ou s'abstiendra de prendre ce décret
09/12/2022	17:10	Pour cette interdiction	Il est grand temps de changer nos modes de vie et d'adopter des pratiques plus respectueuses de l'environnement dans tous les domaines.
09/12/2022	17:15	Quel manque de courage...	La convention citoyenne pour le climat avait servi sur un plateau une loi plus ambitieuse que celle que vous proposez. Il suffirait de changer 2h30 en 4h ainsi que d'enlever toutes les restrictions que vous avez ajouté.
09/12/2022	17:18	le bon sens	Cette mesure va dans le bon sens, mais si peu ! Il reste à nos législateurs encore pas mal de chemin décarbonné à parcourir, je leur souhaite le courage nécessaire.
09/12/2022	18:07	Pour une vraie transition, il faut aller plus loin.	La mesure est bonne mais aura peu d'impact. A terme, il faudra aller au moins jusqu'à un seuil de 4h en-dessous duquel les liaisons aériennes sont interdites s'il y a une liaison ferroviaire. L'aviation est très énergivore et même si son carburant est un jour soit-disant décarboné, il doit être réservé à un usage plus vitale et moins énergivore. La dégradation du climat, de la biodiversité et de la pollution avance si vite qu'il faut prendre rapidement des mesures plus énergiques. L'aviation doit disparaître à terme, au moins pour les liaisons continentales. En attendant, elle doit être taxée en fonction de son impact environnemental réel, ce qui rendrait les prix plus dissuasifs.
09/12/2022	18:50	revalorisation du train	Sur le principe et pour diminuer l'impact climatique néfaste du transport aérien, la valorisation du transport par train doit être soutenue. Néanmoins, il importe que celle-ci ne soit pas obérée par des coûts actuellement trop importants ainsi que par des défaillances techniques et/ou sociales
09/12/2022	20:49	Interdiction des services réguliers de transport aérien	Le parlement, après en avoir légitimement délibéré, peine à mettre en place le décret d'application de sa loi, en accord avec, en plus, avec la sensibilité européenne ! Pour moi le problème est à la fois plus profond et plus simple : mettre en place un organisme de coordination des moyens de transport, pour qu'ils se complètent et non pas se concurrencent ! Facile non, plutôt que d'organiser une lutte délétaire entre transporteur.
09/12/2022	21:05	pourquoi un délai aussi long pour la mise en place de ce dispositif contraignant mais utile ?	Je privilégie le train pour des déplacements en métropole, considérant que les mesures gouvernementales annoncées pour réduire l'usage de l'avion pour des trajets courts avait bien un sens. J'apprends avec cette consultation, que rien n'a été fait à ce jour pour obliger à prendre le train lorsqu'une solution ferroviaire était possible. Or c'est effectivement nécessaire pour des raisons de bon sens. Il n'y a pas besoin d'être un écologiste pour les comprendre. Si on considère le temps de transport, en y ajoutant les temps avant et après, le temps des transports complémentaires pour aller et venir aux aéroports, le seuil de 2h30 aurait pu être relevé. L'argument principal est tout de même l'émission de CO2, et l'urgence climatique qui nous impose de prendre des décisions rapides. Celle ci est raisonnable et en fait partie. Comment, aujourd'hui peut on comprendre qu'une mesure déjà évoquée du temps de Hollande ne conduise à un projet de décret seulement aujourd'hui ? Bon, j'espère que nous irons plus vite la prochaine fois. Mais alors ne rajoutons pas

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

			un délai supplémentaire de 2 ans ! Je suis complètement opposé à un délai de 2 ans. Si les opérateurs en question ont quelque chose à dire, qu'ils le fassent et justifient leurs délais, aux yeux de tous. Je n'ai vu aucune justification dans ce projet de décret à ce sujet. Bien sûr que c'est une contrainte, mais ils auraient pu d'eux même anticiper.
10/12/2022	06:33	Consultation publique sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30	cette liaison aérienne est essentiel a l activité économique de notre territoire. D autres solutions peuvent être mises en place pour diminuer les émissions du transport aérien qui d ailleurs ne représente qu une infime partie des émissions de CO2. Exemple importation d électricité au charbon en ce moment. Pourquoi ne pas envisager de réduire les fréquences avec 2 vols le matin et 2 vols le soir par exemple et changer les avions pour des modèles moins polluants et plus remplis du coup ? La liaison Mérignac gare St jean en 10min de ter n' est pas pour demain.
10/12/2022	06:45	Non favorable en l'état.	Je ne suis pas favorable en l'état actuel à l'application de l'interdiction des vols pour les communes disposant d'une liaison ferroviaire de moins de 2h30. En effet la liaison Bordeaux Orly permet grâce à la plateforme de l'aéroport d'Orly de réaliser des liaisons de province à province. En effet en l'état actuel certaines villes françaises ne sont pas accessible avec des durées de transports satisfaisante par train ou voiture pour les activités économiques. Seul un passage avec un transit par Orly permet de joindre les villes de province rapidement. Par ailleurs les interruptions régulières du trafic ferroviaire par les nombreux mouvements sociaux ne garantissent la viabilisation des liaisons de province à province.
10/12/2022	08:44	Ça ne dérangera pas ceux qui ne font rien !	Comme toujours le mesure est prise sans aucune considération pour les usagers Si bordeaux est à moins de 2h30 de Paris en TGV ce n 'est déjà plus le cas depuis Merignac après une heure sur la rocade aux heures d'embauches Cette semaine comme beaucoup d'autres avec les grèves de la sncf bordeaux était à 6 h d'autoroutes ! Encore une mesure pour faire plaisir à une poignée d'écolos parisiens qui ne réglera en rien les émissions qui seront remplacées par celles des voitures et qui pénaliserons les bassins d'emplois en provinces Ne prenons des mesures que quand des solutions réelles de remplacement existent

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

10/12/2022	10:57	'Examen de son impact réalisé 24 mois après son entrée en vigueur'	Le décret prévoit 'Un examen de son impact réalisé 24 mois après son entrée en vigueur'. Mais que signifie ici 'impact' ? Ce n'est nulle part précisé ... S'agit-il de son impact 'écologique' (économie en termes de quantité de CO2 évité grâce aux trajets en train), ou 'économique' (ex: impact sur les industries aéronautiques de Bordeaux, impact sur la charge passagers des TGV), ou 'sociétal' (satisfaction ou insatisfaction de la population bordelaise) ? Il me semble qu'il aurait été utile de préciser explicitement ce que couvrira cet 'examen de l'impact du décret': cela définirait les critères de décision pour le renouvellement (ou la suppression) de ce décret.
10/12/2022	11:25	Mesure purement démagogique	Si les raisons invoquées pour cet arrêté sont réellement la préoccupation de nos politiques, il existe beaucoup d'autres mesures plus efficaces. Par exemple, se doter de moyens de production d'électricité pilotables et non carbonés. Par ailleurs, subventionner les hydrocarbures routiers, comme cela est fait depuis plus de 6 mois, va exactement à l'encontre de l'objectif affiché pour cet arrêté. Enfin, je pense qu'il serait préférable de taxer ces trajets afin de doter l'État de moyens pour accomplir cette fameuse transition.
10/12/2022	11:48	dogmatisme	Si la relance du ferroviaire est plutôt une bonne nouvelle, les dernières évolutions montrent que les conditions du service public sur trajets courts se sont plutôt dégradées (lignes des banlieues de grandes villes) au profit des services longue distance (TGV). la loi dogmatique que ce décret est censé compléter montre l'absence de stratégie à long terme du gouvernement (idem pour les précédents). Le dicton populaire 'deshabiller Paul pour rhabiller Jacques' est-il la solution ? Ce n'est pas comme cela que l'on favorisera ('rentabilisera ?) le train. Par les temps qui courent, la France achète son courant dans des pays qui le produisent à partir de charbon ou de gaz de schiste. Aussi, il n'est pas prouvé (voire même faux) qu'un avion pollue plus qu'un train électrique....
10/12/2022	12:59	Critères retenus pour l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers	Les critères retenus pour l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers sont ceux imposés par les lobbies de l'aviation (constructeurs, aéroports et compagnies aériennes). Le temps retenu, 2 h 30, est trop faible et retenir le trajet aéroport / aéroport signifie que l'on n'a pas compris la nécessité vitale de diminuer les transports aériens. Il faut avoir le courage de lutter contre les lobbies qui nous mènent à la catastrophe sous prétexte de sauvegarde d'intérêts économiques.
10/12/2022	16:16	ajouter au decret les vols des jets privés	Bonjour, pourquoi se limiter aux vols commerciaux dans le décret et ne pas inclure les vols en jets privés si la protection de l'environnement est le but final . le ratio co2 emis/personne transportée est sans commune mesure avec les vols commerciaux et la réflexion mérite donc d'être posée . de plus pourquoi ne pas aller plus loin et interdire les jets privés sur des vols dont les lignes régulières en vols commerciaux suffisent largement à la demande tel que Paris-Nice .
10/12/2022	17:27	Bordeaux-Orly	Le vol pour la Réunion part de Orly, à 70 ans avec 4 valises et deux sacs c'est impossible de prendre le train + gare - Aéroport. Donc on va faire Bordeaux-Roissy et Roissy-Orly en taxi (transport en commun impossible avec tout ces bagages), donc plus loin en distance donc mauvais bilan carbone. Sinon il y a aussi Bordeaux-Vienne-Orly, guère plus cher. Prendre en compte que l'accès de la Gare de Bordeaux est une galère sans nom avec la circulation alors que l'Aéroport est très facile d'accès. SVP rendez-nous le BOD-ORY.

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

10/12/2022	18:14	Paris/Orly - Bordeaux Mérignac	une liaison quotidienne matin et soir permettrait aux personnes proches de l'aéroport de départ et se rendant à proximité de l'aéroport de destination d'éviter des heures stériles de transport d'acheminement . Supprimer des navettes toutes les heures d'accord mais interdire l'avion sans penser aux voyageurs c'est absurde .
11/12/2022	02:17	Oui à la réouverture de la navette BORDEAUX ORLY	Pas assez de trains souvent en retard ou en grève, que de complications pour atteindre un vol long courrier depuis Bordeaux. Qu'en disent toutes les entreprises installées près de l'aéroport de Bordeaux. Je suis loin de penser que cette nouvelle trouvaille du gouvernement soit vraiment écologique
11/12/2022	09:45	Transport aérien	Je suis contre cette suppression des vols Bx Paris Orly.C est une décision discriminatoire envers les bordelais . Bordeaux est une ville aéronautique.....qui va être très mal desservie par l avion Arrêtez de tout interdire.
11/12/2022	10:12	Navette	Remplacement de la navette Bx Orly par 3 AR quotidiens in dispensable au bassin industriel de Mérignac Rappel plus de 500000 passagers que la SNCF NE PEUT ABSORBER
11/12/2022	10:13	Navette	Remplacement de la navette Bx Orly par 3 AR quotidiens in dispensable au bassin industriel de Mérignac Rappel plus de 500000 passagers que la SNCF NE PEUT ABSORBER
11/12/2022	11:52	Mesure impérative	Cette mesure s'impose compte tenu du rapport bénéfice / Coût pour le climat. Je m'interroge par contre sur le risque de contournement de cette règle par des lignes privées créées au départ de petits aéroports (exemples en IdF : Le Bourget, Toussus-le-Noble, etc). Dans ce sens, je trouve le terme de 'même ville' ambigu.
11/12/2022	17:08	Suppression des vols Bordeaux / Orly	Un très mauvais coup porté au monde économique girondin fortement impliqué dans l'aéronautique et spatial. L'obligation d'avoir à prendre le train entraîne des surcoûts et des pertes de temps considérables dont les entreprises font les frais. Dépendre de la Sncf,de ses trains saturés, de ses innombrables retards ,de ses grèves à répétition est une punition pour tous ceux qui contribuent au développement économique et à l'emploi en Gironde. Le rétablissement de deux aller-retour quotidiens par avion amènerait une forte amélioration pour un impact écologique neutre. Il s'agit là d'une décision de bon sens attendue par le plus grand nombre!
11/12/2022	17:24	Consultation publique sur le projet de décret précisant les conditions d'appllication de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie	Une telle décision porterai un très mauvais coup au monde économique girondin fortement impliqué dans l'aéronautique et spatial. L'obligation d'avoir à prendre le train entraîne des surcoûts et des pertes de temps considérables dont les entreprises font les frais. Dépendre de la Sncf,de ses trains saturés, de ses innombrables retards ,de ses grèves à répétition est une punition pour tous ceux qui contribuent au développement économique et à l'emploi en Gironde. Le rétablissement de deux aller-retour quotidiens par avion amènerait une forte amélioration pour un impact environnemental neutre. Le monde économique dans sa grande majorité demande que ce funeste projet soit abandonné et que des décisions de simple bon sens soient prises.

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

		ferrée en moins de 2h30.	
11/12/2022	22:43	Quid des correspondances possibles seulement à Orly	Supprimer ces lignes est de bon sens et l'intervention de l'état est nécessaire tant on ne peut pas seulement compter sur le bon sens commun. En revanche, et c'est un cas concret auquel je suis régulièrement confronté, comment faire lorsque des correspondances existent seulement à Orly. Les exemples sont nombreux : DOM, autres villes de métropole éloignées de Paris (Brest, Toulon, Aurillac, etc). Dans bien des cas, il était simplement possible de faire une correspondance à Orly au départ de Bordeaux. La liaison BOD-ORY supprimée, il est toujours possible d'envisager de se rendre à Paris en train, mais dès lors rien n'est prévu afin de rendre le trajet simple et flexible. La gare de Massy TGV semble idéalement proche d'Orly mais rien n'est prévu pour pouvoir y faire des correspondances dans de bonnes conditions : - faible nombre de trains s'y arrêtant - pas de billets combinés sauf pour certaines connexions vers les DOM - quid des retards de train ayant pour conséquence de perdre la correspondance sur l'avion - pas de transport simple et fiable entre Massy TGV et Orly. Dans l'attente de la ligne de métro prévue pour la fin de la décennie, une liaison en bus synchronisée sur les arrivées / départ des tgv serait une réelle nécessité.
12/12/2022	10:20	Texte vidé de sa substance et trop restrictif	Je suis contre ce projet de décret. Il est trop restrictif, dénature l'article 145 de la loi climat résilience. Toutes les liaisons de moins de 4h devraient être interdites en avion.
12/12/2022	10:21	Améliorer la desserte des gares	La réglementation envisagée prend pour référence 'la desserte ferroviaire en l'état actuel'. Pour l'utilisateur, le 'temps de trajet' et son 'confort' se calculent en 'porte à porte'. En l'état actuel la comparaison rail/aérien est en défaveur du rail. Il est nécessaire de prévoir dans la réglementation une obligation de qualité de service pour les opérateurs. Cette qualité devra porter sur les aménagements et les services associés.
12/12/2022	13:22	Vols Bordeaux /Orly	Il est vraiment incroyable que des vols Bordeaux/Orly n'existent plus ! Demandons aux membres du gouvernement de faire l'expérience de voyager au départ de Bordeaux pour prendre un vol en correspondance à Orly. C'est d'un compliqué et d'un inconfort inimaginable à notre époque. Sans parler des différentes sociétés implantées et à Bordeaux et à proximité d'Orly qui n'ayant pas d'autre choix louent des avions d'affaire. Ou est le bilan carbone ? De grâce remettez en service des vols Bordeaux /Orly
12/12/2022	13:58	Liaison Lyon Marseille	Bonjour La liaison Marseille / Lyon n'est traitée que dans le sens Marseille vers Lyon. Or certaines villes (Nador, Chlef, Rabat, Ouarzazate) ne sont pas desservies par Lyon mais le sont par Marseille, donc induisent d'éventuels déplacements de Lyon vers Marseille. Pouvez-vous préciser qu'il n'y aura pas d'avion dans le sens Lyon vers Marseille. Cordialement
12/12/2022	14:24	Pourquoi 2h30?	Si l'on compte une durée de vol d'une heure environ en France Sachant - qu'il est nécessaire d'être à l'aéroport environ 1h avant le vol - qu'il faut environ 1/2 heure pour quitter l'aéroport - qu'il faut entre 30 min et 1 heure pour

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

			arriver/partir d'un aéroport qui s'agissant d'infrastructures polluantes et agressives pour la santé (bruit) Le temps équivalent devrait s'approcher plutôt des 4 heures pour les voyages en train (hors pré-acheminements)
12/12/2022	18:12	Interdiction des services réguliers de transport aérien...	C'est une mesure mais elle va dans le bon sens?
12/12/2022	23:37	interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30	Excellente mesure! mais ça ne suffit pas! Certaines liaisons aériennes qui peuvent être aisément remplacées par des trajets en train de moins de 4 heures ne sont pas justifiées. La connexion train - vols internationaux devrait être améliorée Dans tous les cas, cela suppose une politique volontariste de l'état français et de l'Union Européenne.
13/12/2022	10:10	Consultation publique sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30	C'est peu, mais c'est un début qui permettra d'analyser l'ensemble des conséquences et, je l'espère, de poursuivre l'action -en développant l'offre ferroviaire -en augmentant la durée du trajet aérien concerné à 6 H
13/12/2022	10:21	c'est un minimum	c'est un minimum à obtenir, préférablement 4h00.

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

14/12/2022	23:49	'Petit bras'	<p>Premièrement, je suis inquiet que pour pouvoir légiférer sur son territoire, la France soit contrainte à demander la permission à l'Europe. J'en suis d'autant plus inquiet que l'Europe a fait de la lutte contre les GES une priorité mais que la règle de non discrimination ou de distorsion de la concurrence semble prévaloir par dessus tout. Cela veut donc dire, qu'un projet de loi peut être retoqué alors même qu'il participe à un objectif prioritaire européen. Par extension, on peut se demander si un opérateur privé pourra contester au nom de la libre concurrence cette nouvelle loi et obtenir via la voie européenne la réouverture d'une liaison aérienne interdite par le présent projet de décret. Ensuite, je suis plutôt d'accord de laisser la porte ouverte à une réouverture de liaison aérienne dès lors qu'elle ne soit pas assurée via des carburants d'origine fossile. Or je n'appellerai pas « durable » un carburant qui peut contenir jusqu'à 50% de carburant fossile. C'est une question de nomenclature mais cette référence est à supprimer car une telle utilisation anéantirait une partie du gain obtenu en terme de non émission de GES. Enfin, le peu de ligne concernée donne l'impression de sortir l'artillerie législative lourde pour peu d'effet. La convention citoyenne doit être très déçue d'un tel résultat par rapport à sa proposition initiale. Je note que même avec des liaisons ferroviaires inférieures à 2h30, des liaisons aériennes seront maintenues car par assez de fréquences dans la desserte. L'état étant gestionnaire du réseau ferré et de son exploitation, pourquoi ne s'engage-t-il pas à adapter les fréquences pour faire rentrer ces liaisons aériennes dans le périmètre du présent décret et ainsi maximiser la non émission de GES d'autant plus qu'il s'agit de liaisons parmi les plus émettrices de GES. L'Europe elle-même souligne dans sa décision son accord de promouvoir les transports durables mais à condition de mettre en place des services appropriés. Il est clair que pour diminuer les émissions de GES (d'origine aérienne et routière), le ferroviaire est primordial encore faut-il que l'état soit à la hauteur pour financer son développement.</p>
15/12/2022	15:03	Bonne mesure mais bien trop restrictif	<p>La mesure va dans le bon sens pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Cependant, elle est bien trop restrictive pour être efficace, elle n'exclut que 3 lignes (et encore, elles resteront ouvertes depuis l'autre aéroport parisien). Il faut enlever et/ou des conditions d'application, par exemple en prenant comme point de référence pour le calcul du temps de trajet le centre de la ville et non les aéroports, qui ne sont presque jamais la destination finale. Et passer de 2h30 à 4h de trajet comme la Convention citoyenne pour le climat a recommandé !</p>
15/12/2022	15:12	Soutien à cette mesure	<p>A l'heure où les effets du changement climatique sont dramatiques, la régulation du trafic aérien est plus que nécessaire. Cela est une mesure qui devrait être en place depuis des années, aucun transport aérien de passager ne devrait exister lorsque le train permet le trajet en 2h30.</p>
23/12/2022	09:45	Manque d'alternatives	<p>Suspendre les liaisons aériennes au seul profit du train est une prise de position partisane qui va à l'encontre des intérêts du voyageur. Comme vu lors de cette période de Noël, les grèves sont autant un moyen de négociations qu'une prise d'otages des consommateurs. Il est inadmissible qu'un moyen de transport, subventionné ne puisse rendre un service minimum, spécialement en période de fêtes. Que se passera-t-il quand l'unique moyen de relier Bordeaux à Paris sera en grève ? Que feront les usagers ? Ils prendront leurs voitures pour couvrir ce manque de service. L'écologie qui prend du plomb dans l'aile. Au lieu d'interdire, pourquoi ne pas élaborer des stratégies plus efficaces en développant des connexions plus importantes entre ferroviaire et aérien</p>

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

23/12/2022	10:07	Démagogie	Ce décret est de la démagogie pure. L'impact carbone global du train (y compris les infrastructures) est bien supérieur à celui de l'aviation et le restera du fait de la decarbonation annoncée de l'aviation. Il affaiblit les aéroports français au profit de ceux des pays limitrophes.
23/12/2022	10:08	Démagogie	Ce décret est de la démagogie pure. L'impact carbone global du train (y compris les infrastructures) est bien supérieur à celui de l'aviation et le restera du fait de la decarbonation annoncée de l'aviation. Il affaiblit les aéroports français au profit de ceux des pays limitrophes.
23/12/2022	10:09	Suppression de la concurrence et banlieue banlieue.	Bonjour. Ce projet de loi ne tient compte que des trajets centre ville à centre ville. Et aucunement des trajets de banlieue à banlieue. Où se concentre l'essentiel des activités industrielles. La prise en compte de ce calcul obère une partie (majorité ?) des utilisateurs de ces lignes. De plus, leur suppression entraîne la disparition de concurrents et d'alternatives sur ces relations très capacitaires. Surtout Bordeaux.
23/12/2022	10:10	Suppression de la concurrence et banlieue banlieue.	Bonjour. Ce projet de loi ne tient compte que des trajets centre ville à centre ville. Et aucunement des trajets de banlieue à banlieue. Où se concentre l'essentiel des activités industrielles. La prise en compte de ce calcul obère une partie (majorité ?) des utilisateurs de ces lignes. De plus, leur suppression entraîne la disparition de concurrents et d'alternatives sur ces relations très capacitaires. Surtout Bordeaux.
23/12/2022	10:13	Avis Défavorable à ce décret	Après constatation de nombreuses défaillances du système de transport de passagers par voie ferroviaire il me semble contre productif de réduire des moyens de mobilités à disposition des concitoyens ,d'autant plus que le secteur de l'aviation est toujours à la pointe d'innovations pour la réduction des émissions polluantes . Ce décret relève d'un non sens dicté par un minorité de gens de Bruxelles et de supposés écologistes . Par le passé nous avons pu constater les ravages qu'ils peuvent créer, le nucléaire européen s'en souvient encore.
23/12/2022	10:39	Liberté de circulation	Arrêter d'interdire, laisser les citoyens décider eux-mêmes des moyens de transport dont ils ont besoin selon le trajet et la période. Arrêtez de détruire des emplois dans les secteurs qui recrutent. Oui aux avions, quelque soit la distance.
23/12/2022	10:48	Contre	Je suis contre cette nouvelle lois qui nous dictent comment se déplacer
23/12/2022	11:03	Résilience du service	Que seules soient éligibles à remplacer l'aérien les liaisons desservies par une compagnie de transport nationalisée (avec réelle astreinte de service minimum), ou desservies par au minimum deux compagnies privées de transport pour éviter toute situation de monopole (le privé sans concurrence n'a jamais été une bonne approche, après tout les lois anti-monopole privé n'ont pas été écrites pour rien).
23/12/2022	11:04	Monopole	Encore une loi pour dire aux gens ce qu'ils doivent faire ..!! Arrêtez d'emmerder les français !! La grève actuellement prouve que le monopole du transport ne peut nuire qu'à la liberté de circulation...en interdisant les avions , on favorise ce genre de situation.

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

23/12/2022	11:26	Absurde et contre-productif	Cette interdiction est totalement contraire au droit de la concurrence. La seule possibilité pour le voyageur sera donc de s'en remettre à la SNCF, ses tarifs prohibitifs et son service très aléatoire (grèves à répétition...). La situation de monopole (de fait) de la SNCF rend cette interdiction aérienne insupportable. Cette interdiction fera également les affaires de la concurrence d'Air France. En effet, Air France ne peut donc plus proposer de billets Bordeaux-Orly-Point-a-Pitre, ou toute autre destination auparavant proposée via Orly (La Réunion, Martinique, Guadeloupe, New-York...). Les bordelais utiliseront donc les services d'autres compagnies via d'autres Hub (Francfort, Londres...), augmentant de fait leur bilan carbone. Lorsque le train est plus adapté, le client sait faire son choix sans qu'on le lui impose.
23/12/2022	11:48	Inutile	Ce projet n'a aucun intérêt tant au niveau de la réduction de pollution, qu'au limitations de transport avec la sncf qui ne peut absorber les clients de l'avion. Sans compter les pertes d'emplois des personnels en aéroport. Nous sommes nombreux à utiliser nos voitures pour rallier Paris... bilan carbone bien mauvais mais alternative médiocre
23/12/2022	12:08	Mr	Au lieu d'avoir Bordeaux Paris avec air France on a Bordeaux Bruxelles ou Bordeaux frankfurt.... Autant de vols et vous favorisez les compagnies aériennes étrangères . 1 central à charbon allemande pollue autant que les vols en métropole sur 1 an il y a 130 centrales à charbon en Allemagne....
23/12/2022	12:51	Suicidaire, compliqué et liberticide	Suicidaire car le hub Air France est Paris. Imaginez que vous venez de New York ou Shanghai et que vous voulez aller à Bordeaux ou Lyon, vous passerez dorénavant par KLM ou par BA ou par Lufthansa avec escale à Londres, Amsterdam ou Francfort. Perte des fees d'atterrissage pour les aéroports parisiens. Et perte des vols pour AF. Compliqué, car passer d'un aéroport à une gare entraine une rupture de charge des bagages + un trajet en bus ==> perte de temps et complication supplémentaire pour tout autre personne que les célibataires de moins de 50 ans. Imaginez une vieille personne, ou un parent (1 ou 2, sic) avec enfants, ou un handicapé,contraint de récupérer ses bagages, de les mettre en soute d'un bus puis de les decharger à la gare puis de les monter dans le train. Liberticide car laissez les personnes faire leur choix propres. Nous ne sommes pas les enfants devant apprendre des 'sachants' (re-sic) la façon de vivre et ce qui 'est le mieux pour nous'. L'écologie politique n'est actuellement que le green washing d'un communisme très ancien. Cette écologie est portée par des gens pour qui la tyrannie du 'bien' se justifie. La tyrannie ne se justifie jamais. NON à cette loi inique NON à la décision de quelques croyants/sachants qui tue la liberté personnelle NON au massacre de nos compagnies aériennes pour de l'idéologie tyrannique par essence
23/12/2022	14:08	Intérêt de ce décret	Privilégier les transports ferroviaires alors qu'ils consomment de l'électricité énormément et que nous manquons de cette énergie. Ne pas proposer une offre suffisante pour se déplacer (exemple : bordeaux Massy non faisable dans la journée) Des prix SNCF très hauts Des grèves... L'aéronautique fait des efforts conséquents pour diminuer l'empreinte Carbone (Green sky) mais dans des temps incompatible de l'Agenda politique sur 5 ans. La demande de désenclaver les régions des élus locaux. La concurrence entre les moyens de mobilités est essentielle. L'interdiction n'est pas une solution. Pour conclure, une vision globale des transports doit porter la politique des transports et non des mesures pour plaire à certains et sans efficacité. Cordialement,
23/12/2022	14:08	Opposé à la limitation de la concurrence	Je suis formellement opposé à la suppression de la concurrence entre le rail et le transport aérien. La réelle concurrence de deux prestataires de services crée une émulation propice au consommateur. Elle doit être préservée « quoi qu'il en coûte ». Merci.

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

23/12/2022	14:10	Opposé à la limitation de la concurrence	Je suis formellement opposé à la suppression de la concurrence entre le rail et le transport aérien. La réelle concurrence de deux prestataires de services crée une émulation propice au consommateur. Elle doit être préservée « quoi qu'il en coûte ». Merci.
23/12/2022	14:10	Opposé à la limitation de la concurrence	Je suis formellement opposé à la suppression de la concurrence entre le rail et le transport aérien. La réelle concurrence de deux prestataires de services crée une émulation propice au consommateur. Elle doit être préservée « quoi qu'il en coûte ». Merci.
23/12/2022	14:19	Consultation publique sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30	Bonjour, plusieurs remarques : - 2h30 devrait être une moyenne ds durées réelles de tous les trajets en train car à certains horaires ou certains jours, cela ne correspond pas à la réalité - cela devrait s'appliquer si et seulement si au moins 2 prestataires proposent le trajet en moins de 2h30 afin de ne pas être bloqué quand le prestataire unique ne peut pas assurer le service - cela devrait être accompagné d'une exigence d'accessibilité rapide en voiture de la gare (exemple de Bordeaux avec une gare excentrée et volontairement rendue difficile d'accès en voiture
23/12/2022	14:39	Totalement contre !	Purement démagogique, rien d'écologique. Et tant de suppressions d'emplois à la clé !
23/12/2022	14:44	Consultation publique sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie	Je suis totalement contre cette disposition tant que le réseau ferroviaire est en situation de quasi-monopole et que le droit de grève de son personnel n'est pas restreint de façon à assurer une continuité du service

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

		ferrée en moins de 2h30	
23/12/2022	14:52	Garder l'avion	Il faut absolument laisser le choix au passager et la concurrence agir entre l'avion et le train et ne pas créer de situation de monopole du rail sur certaines liaisons, ce qui est au final défavorable à l'utilisateur.
23/12/2022	14:55	Sans titre	Décret honteux et discriminant qui défavorise les citoyens des banlieues et périphérie vivant hors intramuros des grandes desservies par des gares centrales. On habite à 5km d'un grand aéroport desservant la province et il faut en faire 20 km pour rejoindre une gare. Absurde !
23/12/2022	14:56	À bas ce décret discriminant	Décret honteux et discriminant qui défavorise les citoyens des banlieues et périphérie vivant hors intramuros des grandes desservies par des gares centrales. On habite à 5km d'un grand aéroport desservant la province et il faut en faire 20 km pour rejoindre une gare. Absurde !
23/12/2022	16:01	Disponibilité insuffisante des liaisons ferroviaires	Bien qu'en théorie il existe quelques TGV directs assurant la liaison paris -Bordeaux en moins de 2h30, il est nécessaire de prendre en considération l'absence de solution de replis en cas de grève sncf (fréquentes) ou d'incidents sur les lignes. D'autre part, les entreprises installées aux abords immédiats de l'aéroport de Merignac sont fortement pénalisées par un allongement du trajet induit par les conditions de trafic depuis la gare St Jean vers Merignac. Il est donc souhaitable de rétablir à minima quelques vols AR Orly Bordeaux, sans que cela ne nuise au bilan carbone. Pour rappel, le pourcentage de pollution induit par le transport aérien est très proche de celui induit par le train, toutes contributions prises en compte.
23/12/2022	16:36	Consultation publique sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30	Je suis contre ce projet. Je tiens à garder ma liberté de choix de transport surtout quand on voit l'efficacité de la SNCF. Je suis totalement contre et l'Union Européenne n'a absolument rien à nous dicter dans les choix souverains de la France (surtout pour le transport). On va vu leur clairvoyance pour les choix énergétiques ! Cordialement

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

23/12/2022	18:01	Non à la suppression des liaisons aériennes	Ces mesures, prises sans aucune concertation avec les bassins économiques (notamment celui de Bordeaux et de la Nouvelle Aquitaine) posent plusieurs problèmes: - impossible de joindre le Sud de l'Île de France sans devoir passer par le centre de Paris - difficultés d'accès de la gare de Bordeaux St Jean pour tous les usagers n'habitant pas Bordeaux intra-muros : obligation de prendre une voiture, parkings de la gare saturés dès les premiers trains du matin - aucune solution de report en cas de grève de la SNCF (plusieurs fois dans l'année) - pénalisant de fait toutes les personnes devant se rendre à Paris pour des raisons professionnelles - et enfin SNCF en position de monopole qui augmente les tarifs et réduit le nombre de trains pour faire monter encore les prix... - impacts sur l'environnement de la suppression très faible... Merci de rétablir au moins 5 liaisons quotidiennes minimum dans chaque sens
23/12/2022	18:02	Non à la suppression des liaisons aériennes	Ces mesures, prises sans aucune concertation avec les bassins économiques (notamment celui de Bordeaux et de la Nouvelle Aquitaine) posent plusieurs problèmes: - impossible de joindre le Sud de l'Île de France sans devoir passer par le centre de Paris - difficultés d'accès de la gare de Bordeaux St Jean pour tous les usagers n'habitant pas Bordeaux intra-muros : obligation de prendre une voiture, parkings de la gare saturés dès les premiers trains du matin - aucune solution de report en cas de grève de la SNCF (plusieurs fois dans l'année) - pénalisant de fait toutes les personnes devant se rendre à Paris pour des raisons professionnelles - et enfin SNCF en position de monopole qui augmente les tarifs et réduit le nombre de trains pour faire monter encore les prix... - impacts sur l'environnement de la suppression très faible... Merci de rétablir au moins 5 liaisons quotidiennes minimum dans chaque sens
23/12/2022	19:57	Une mesure politique inutile qui dégrade l'économie française	Malheureusement, voilà une nouvelle mesure 1/ écologiquement inutile, voir même destructive de l'écologie. Cette mesure ne conservera finalement que 2 ou 3 lignes aériennes (impact réduit) de/vers Orly. La connectivité aérienne se trouvera réduite notamment pour les vols pour les Antilles ou l'espace Schengen. Que feront alors les lyonnais et les bordelais, les principaux concernés par cette mesure ? Ce qui est certain c'est qu'ils ne prendront pas les 3 tgv par jours pour MASSY TGV, puis le RER puis le Orlyval. Ce qui est encore certain c'est qu'ils prendront un vol pour un autre hub européen pour rejoindre ensuite leur destination. Le trajet en avion sera augmenté ce qui générera plus de CO2. 2/ pour les mêmes raisons évoquées ci dessus, la compagnie aérienne nationale, qui dispose d'un quasi monopole à Orly, alors même qu'elle coûte déjà très cher aux français, perdra du terrain sur ces concurrents notamment allemands. => encore une fois, pour des raisons purement politiques (faire briller un petit ministre inconnu qui a des ambitions municipales parisiennes) , nous allons affaiblir la France, ses territoires et son économie. Le peuple s'en souviendra comme il commence à se souvenir des décisions sur le nucléaire...
23/12/2022	21:56	Inutile	Décret inutile et dangereux, laissez nous décider
23/12/2022	22:56	Inutile	Je pense que cette loi n'apporte rien. Les passagers risquent de se reporter sur la voiture ou sur d'autres correspondances. Il vaudrait mieux travailler d'abord sur une complémentarité multi modale train-avion par exemple avant d'appliquer cette loi

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

23/12/2022	23:06	Auto pénalisation de l'industrie du transport française	<p>La mise en œuvre des mesures visant à supprimer les trajets intérieurs en avion dans les conditions citées dans le projet de texte va nuire à plusieurs titre à l'industrie française du transport et ainsi ouvrir la porte au développement du cabotage aérien auprès des transporteurs aériens frontaliers (un trajet bordeaux / orly sera forcément proposé via Barcelone, Francfort ou Rome par exemple, augmentant l'emprunte carbone du voyageur qui a ses préférences pour le transport aérien et ne trouvera pas de service équivalent auprès du ferroviaire ou du routier) Par ailleurs, ce texte visa à confronter deux modèles plutôt que de favoriser leur combinaison. L'accès à la capitale via Charles de Gaulle étant coûteux et très mediocre, Orly reste l'aéroport principal desservant les déplacements professionnels et personnels de courte durée, aussi bien pour les provinciaux que pour les parisiens du sud de la grande couronne. Enfin, la portée « écologique » de ce texte est très réductrice car absolument dénué de toute considération technique vis à vis de l'empreinte carbone visée, quelque soit le mode de transport. Un objectif chiffré en terme de rendement, remplissage et consommation d'énergie devrait être pris en compte et imposer des plancher de remplissage & plafond de consommation par passager. Cela permettrait, par exemple, de favoriser des aéronefs moins consommateurs d'énergie, limiter les déplacements à vide de Train et/ ou d'avions. En synthèse la problématique est survolée, le texte proposé répondant principalement à des objectifs démagogiques et ne traitant pas de véritables problématiques telles que celle de l'absence de ferroutage par exemple...</p>
23/12/2022	23:14	Interdiction contre productive et inutile	<p>1) Les liaisons supprimées ne représentent qu'une infime proportion des émissions de CO2 de l'aérien en France (60-70% des émissions proviennent des lignes long courrier et très peu des courts courriers) : aucun impact sur le climat 2) Il n'est pas acceptable de réduire le choix de transport public à un seul mode qui est le rail : tant qu'il n'y a pas de concurrence dans le ferroviaire, nous ne pouvons pas dépendre d'une entreprise en situation de monopole (Sncf) dont le service est défaillant, et pas uniquement en temps de grève (retards, trains sales, tarifs exorbitants plus élevés que l'aérien, service à bord inexistant ...) 3) Vision très parisienne : beaucoup de passagers de feu la navette Orly - Bordeaux continuaient vers d'autres destinations nationales (ex : Strasbourg, Rennes ...) non desservies par le train en un temps acceptable 4) Les passagers vers les DOM-TOM au départ d'Orly et venant de Bordeaux doivent descendre du TGV à Massy et prendre un taxi (!!): où est le gain de CO2 ?? 5) Les passagers bordelais ou lyonnais voulant transiter vers des destinations européennes en avion continueront à le faire mais via des plateformes étrangères : Francfort (Lufthansa), Londres (British Airways), Amsterdam, etc ... Les Lyonnais pourront même passer par Genève. Pourquoi Air France devrait-elle être victime au profit de ses concurrents direct qui vont intensifier leurs dessertes des villes de province françaises ? Là non plus, aucun gain de CO2 et même pire, beaucoup plus de CO2 consommés car les concurrents multiplient leurs vols vers la France ! En contrepartie, voici à mon sens 2 mesures qui seraient autrement plus efficaces et visibles pour la réduction des gaz à effet de serre sur l'aérien : 1) Aboutir enfin à une unification du ciel européen : les trajets de vols au dessus de la France ne sont en effet pas en ligne droite à cause des gestions nationales. Unifier l'espace permettrait au niveau européen des plans de vol plus rectilignes. Gain de CO2 : -10% sur TOUT notre continent ! 2) Fermer les petits aéroports de province qui vivent en perfusion de subventions publiques versées aux compagnies étrangères low cost (Ryanair, Volotéa ...) qui ne desserviraient jamais ces plateformes si elles n'étaient pas subventionnées. C'est un coût énorme pour la collectivité et ces aéroports génèrent des quantités importantes de mouvements, bien plus importants</p>

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

			<p>que les navettes vers Bordeaux ou Lyon ... Ce projet d'interdiction des vols pour les trajets en train de moins de - de 2h30 est une fausse bonne idée. Il est regrettable que la commission climat n'ait pas su aller plus loin dans l'analyse des impacts : sans doute du fait de son manque d'expertise et de connaissance du marché de l'aérien en Europe ? Décider sur des bases dogmatiques et simplistes comme ici conduit malheureusement toujours vers des solutions inefficaces et contre productives pour l'intérêt collectif. Je demande donc à annuler ce projet dont l'impact net sur la lutte contre le réchauffement climatique est nul et en contrepartie, travailler sur les deux propositions que j'ai listées ci-dessus.</p> <p>Cordialement</p>
23/12/2022	23:24	Temps d'accès à la gare/aéroport	<p>Ce décret ne prend pas en compte le temps et les moyens d'accès au moyen de transport collectif (aéroport ou gare). Il m'arrive fréquemment de me rendre à Bordeaux (depuis Paris) pour des raisons professionnelles. Venant de l'Essonne je dois maintenant me rendre à CDG au lieu d'Orly, avec le temps de trajet et le bilan carbone associé. Les contraintes font que le train n'est pas compatible et la gare pas accessible facilement. Il faut aussi noter que l'avion est souvent moins cher que le train sur cette ligne. Je doute que le transporteur aérien maintienne une ligne non rentable (exemple de CDG - Lorient ou Orly - Brest).</p>
23/12/2022	23:49	Pas d'accord	<p>La contribution du transport aérien domestique français aux émissions de CO2 est négligeable au regard de la situation européenne et mondiale de production de gaz à effet de serre. Le projet de décret représente un pas de plus vers le déclin français pour un bénéfice climatique imperceptible. Ce décret est une grossière erreur stratégique.</p>
24/12/2022	01:17	Une transition écologique positive	<p>Depuis des années les urinoirs au mc Donald sont généralement sans chasse d'eau. C'est plus écologique, ça coûte moins cher et ça embête personne. Ça c'est une bonne politique pour le développement durable. Perturber le style de vie, et surtout l'emploi, de milliers de personnes pour un objectif qui aura un impact minimal, c'est nul comme politique. L'aérien est l'un des secteurs qui a le plus grand intérêt financier à réduire ses émissions vu que le kérosène est leur centre de coût le plus important. L'argent et le temps public seraient mieux utilisés à pousser des secteurs qui n'ont rien à gagner par la transition écologique. Mais bon, ce serait moins démagogique.</p>
24/12/2022	06:18	Une atteinte à la liberté de déplacement	<p>Cette mesure complexifie davantage les déplacements. Elle induit un risque de « prise d'otage » par la SNCF en période de grève, empêchant aux passagers toute alternative. Quid de l'attractivité de nos territoires ?</p>

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

24/12/2022	07:55	Créer un monopole sans garanties est insensé	La SNCF va détenir le monopole du transport collectif sur l'axe Bordeaux Paris. Or non seulement l'offre a déjà été réduite depuis la fin des vols Air France sur Orly mais de plus la SNCF n'a aucune obligation de service minimum en cas de grève ni d'obligation contractuelle sur la capacité offerte sur la ligne laissant les aquitains souvent sans solution pour se déplacer. Cette loi revient donc à assigner les aquitains à résidence de nombreux jours de l'année. De plus, la lecture scolaire des 2h30 oublie commodément les habitants de l'ouest de Bordeaux pour qui la gare est difficilement accessible et qui mettront déjà plus d'une heure pour la rejoindre. Il s'agit d'une loi d'affichage politique qui ne prend pas en compte les réalités locales
24/12/2022	08:14	Création d'inégalités	L'accès à une gare et celui à un aéroport ne sont pas comparables. Obliger les populations proches d'un aéroport à aller congestionner un centre ville pour atteindre une gare n'est pas logique d'un point de vue économique et écologique. L'écologie doit être incitative et logique et non basée sur des interdictions (que l'on ne voudrait pas pour soi évidemment).
24/12/2022	09:19	Les métiers du transport aérien	Cette proposition va peut être diminuer la taxe carbone mais les métiers de l'aérien vont souffrir encore une fois. Cette proposition me paraît donc déraisonnable.
24/12/2022	09:20	Les métiers du transport aérien	Cette proposition va peut être diminuer la taxe carbone mais les métiers de l'aérien vont souffrir encore une fois. Cette proposition me paraît donc déraisonnable.
24/12/2022	09:24	Pourquoi donner le monopole à la SNCF ?	La grève scandaleuse de Noël 2022 qui prive plusieurs milliers de français de retrouvailles familiales est bien la preuve qu'il faut à tout prix éviter de donner trop d'importance à la SNCF dont le pouvoir de nuisance ne serait que renforcé par le monopole que ce projet lui donnerait de fait. Laissons les français choisir ce qu'ils préfèrent entre le train et l'avion en fonction de leurs propres critères de choix (bilan carbone, prix, flexibilité ...). Il faut éduquer les citoyens plutôt que les contraindre !
24/12/2022	10:54	Ridicule?	Sans même parler de la pertinence d'une telle mesure, sans harmonisation européenne, bon nombre de clients long courriers de province vont se tourner vers d'autres offres. Exemple? NTE/CDG/JFK impossible (plus de vol NTE CDG), les clients opteront pour un NTE/FRA/JFK, voire même NTE/AMS/JFK
24/12/2022	18:42	Remise en place de la ligne bordeaux-paris Orly	remettait en place la ligne Bordeaux Paris Orly
25/12/2022	11:40	un décret trop limité	Ce projet est trop limité pour avoir un véritable effet. La convention citoyenne pour le climat avait proposé de prendre en compte les trajets inférieurs ou égaux à 4 heures de train. Il faut revenir à ces 4 heures et non 2 h 30. De plus il faut prendre en compte les gares de centre-ville et non celles des aéroports.

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

31/12/2022	09:53	Des dérogations à outrance, vidant de sa substance la proposition faite par la Convention citoyenne sur le climat	<p>Avis défavorable. Demande de révision du projet de décret qui n'est pas à la hauteur de l'enjeu climatique. Les citoyens ont demandé une interdiction des vols intérieurs lorsque des alternatives existaient en train de moins de 4h pour répondre à l'enjeu climatique. Par décision unilatérale ce temps a été réduit à 2h30. Ainsi, dans la théorie, il ne serait plus possible de faire un Bordeaux-Paris (10 500 kg CO²e par vol) ni même un Nantes-Paris (9 800kg CO²e par vol) source https://eco-calculateur.dta.aviation-civile.gouv.fr/. Dans la pratique, CDG TGV étant un peu excentré, et faisant monter l'alternative en train à 3h30 pour l'un, 3h pour l'autre, cela sera encore possible et ces deux liaisons bénéficieront d'une dérogation (alors même que nous sommes face à une alternative en train inférieure à 4h comme cela a été demandé par la Convention). Enfin, sont exclues de l'interdiction les liaisons qui sont pourtant faisables en moins de 2h30 sous prétexte qu'il n'y aurait pas assez de liaisons ferroviaires assurées (ni assez tôt, ni assez tard) : CDG - Rennes, CDG - Lyon, et même Lyon - Marseille! En somme, après l'entrée en vigueur du décret, il sera toujours possible de rejoindre les mêmes villes destinations depuis les mêmes villes de départ avant l'entrée en vigueur. Donc, ce décret ne m'apparaît pas à la hauteur des engagements qu'il est nécessaire de prendre pour la lutte contre le réchauffement climatique car l'objectif n'est pas de conserver l'état antérieur mais bien de faire évoluer l'état actuel des choses. Je préconise plutôt :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de raisonner en terme de villes : si une ville est atteignable en moins de 2h30 par train (et encore que 4h aurait été le plus démocratique - puisque demandé par les citoyens - et le plus pertinent) les connexions aériennes doivent être interdite (à l'exception des correspondances, qui est la seule dérogation qui puisse apparaître justifiée). L'alternative devrait être entendue à son sens premier : si je souhaite aller à Paris depuis Bordeaux et qu'une alternative en train de moins de 2h30 est possible alors je ne devrais pas pouvoir y aller en train. - d'utiliser la puissance publique pour demander à la SNCF d'ouvrir deux liaisons a minima entre les villes concernées (une matinale et une en début/fin de soirée pour permettre 8h de présence sur place dans la journée) dans les 3 à 6 mois. - de prévoir une évolution rapide de la loi dans les 1 à 2 ans pour transposer la proposition citoyenne prévoyant l'interdiction des vols intérieurs dès qu'une alternative de 4h en train est possible.
------------	-------	---	---

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

31/12/2022	10:05	Des dérogations à outrance, vidant de sa substance la proposition faite par la Convention citoyenne sur le climat	<p>Avis défavorable. Demande de révision du projet de décret qui n'est pas à la hauteur de l'enjeu climatique. Les citoyens ont demandé une interdiction des vols intérieurs lorsque des alternatives existaient en train de moins de 4h pour répondre à l'enjeu climatique. Par décision unilatérale ce temps a été réduit à 2h30. Ainsi, dans la théorie, il ne serait plus possible de faire un Bordeaux-Paris (10 500 kg CO²e par vol) ni même un Nantes-Paris (9 800kg CO²e par vol) source https://eco-calculateur.dta.aviation-civile.gouv.fr/. Dans la pratique, CDG TGV étant un peu excentré, et faisant monter l'alternative en train à 3h30 pour l'un, 3h pour l'autre, cela sera encore possible et ces deux liaisons bénéficieront d'une dérogation (alors même que nous sommes face à une alternative en train inférieure à 4h comme cela a été demandé par la Convention). Enfin, sont exclues de l'interdiction les liaisons qui sont pourtant faisables en moins de 2h30 sous prétexte qu'il n'y aurait pas assez de liaisons ferroviaires assurées (ni assez tôt, ni assez tard) : CDG - Rennes, CDG - Lyon, et même Lyon - Marseille! En somme, après l'entrée en vigueur du décret, il sera toujours possible de rejoindre les mêmes villes destinations depuis les mêmes villes de départ avant l'entrée en vigueur. Donc, ce décret ne m'apparaît pas à la hauteur des engagements qu'il est nécessaire de prendre pour la lutte contre le réchauffement climatique car l'objectif n'est pas de conserver l'état antérieur mais bien de faire évoluer l'état actuel des choses. Je préconise plutôt :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de raisonner en terme de villes : si une ville est atteignable en moins de 2h30 par train (et encore que 4h aurait été le plus démocratique - puisque demandé par les citoyens - et le plus pertinent) les connexions aériennes doivent être interdite (à l'exception des correspondances, qui est la seule dérogation qui puisse apparaître justifiée). L'alternative devrait être entendue à son sens premier : si je souhaite aller à Paris depuis Bordeaux et qu'une alternative en train de moins de 2h30 est possible alors je ne devrais pas pouvoir y aller en train. - d'utiliser la puissance publique pour demander à la SNCF d'ouvrir deux liaisons a minima entre les villes concernées (une matinale et une en début/fin de soirée pour permettre 8h de présence sur place dans la journée) dans les 3 à 6 mois. - de prévoir une évolution rapide de la loi dans les 1 à 2 ans pour transposer la proposition citoyenne prévoyant l'interdiction des vols intérieurs dès qu'une alternative de 4h en train est possible.
01/01/2023	20:02	obligation pour les opérateurs de transport par voie ferrée	<p>le décret ne fixe aucune obligation aux opérateurs fer bénéficiant de cette mesure sur les lignes considérées, d'assurer une continuité d'activité hors cas de force majeure. Les interruptions de services régulières passées, liées à des conflits sociaux, ont pourtant démontré que les passagers impactés par une annulation de billet ne suppriment pas leurs déplacements, mais les transfèrent majoritairement vers d'autres modes de transport plus générateurs de CO₂, voie routière privée ou bus, allant à l'encontre des objectifs visés par ce texte réglementaire. Il convient donc d'interdire les grèves sur ces trajets, entres autres. Merci de bien prendre en compte cette remarque au stade de la consultation.</p>

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

03/01/2023	12:24	Mesure clientelliste, liberticide, et manque de concurrence, créant une position de monopole de la SNCF	<p>Cette mesure est liberticide et donne un monopole à la SNCF. Nous l'avons constaté lors des grèves de Noel. Pas d'alternative autre que la route. Sans compter le prix des billets. D'autre part, les poles économiques situés sur les aéroports se trouvent défavorisés. Au temps de train, il faut ajouter le temps domicile aéroport puis aéroport lieu de pole économique. Dans le cadre d'aller-retour journée, l'avion est imbattable. Surtout, il évite de rentrer dans Paris. Car en Aller retour journée, avec départ matinal et retour tardif, je juge dangereux de se balader en métro en costume cravate attaché-case à certaines heures. Vous êtes en train de tuer une économie et un savoir faire hors du commun. En oubliant que la consommation d'un avions moderne sur certaine ligne peut etre aussi basse qu'1,7 litre/100/Pax. C'est une soumissions aux lobby écologistes, qui non content d'avoir saborder le savoir faire nucléaire de la France, veux maintenant détruire le savoir faire aéronautique de la France. La vraie solution serait d'imposer des avions de dernière génération sur ces lignes, réduisant l'impact CO2, et favorisant une utilisation de SAF de minimum 50% .Cela, ce serait intelligent. Bien plus que les recommandations de pseudo sachants verts qui font régresser le pays au nom d'une idéologie et non d'une véritable volonté de réduire intelligemment les emissions.</p>
03/01/2023	12:25	Mesure clientelliste, liberticide, et manque de concurrence, créant une position de monopole de la SNCF	<p>Cette mesure est liberticide et donne un monopole à la SNCF. Nous l'avons constaté lors des grèves de Noel. Pas d'alternative autre que la route. Sans compter le prix des billets. D'autre part, les poles économiques situés sur les aéroports se trouvent défavorisés. Au temps de train, il faut ajouter le temps domicile aéroport puis aéroport lieu de pole économique. Dans le cadre d'aller-retour journée, l'avion est imbattable. Surtout, il évite de rentrer dans Paris. Car en Aller retour journée, avec départ matinal et retour tardif, je juge dangereux de se balader en métro en costume cravate attaché-case à certaines heures. Vous êtes en train de tuer une économie et un savoir faire hors du commun. En oubliant que la consommation d'un avions moderne sur certaine ligne peut etre aussi basse qu'1,7 litre/100/Pax. C'est une soumissions aux lobby écologistes, qui non content d'avoir saborder le savoir faire nucléaire de la France, veux maintenant détruire le savoir faire aéronautique de la France. La vraie solution serait d'imposer des avions de dernière génération sur ces lignes, réduisant l'impact CO2, et favorisant une utilisation de SAF de minimum 50% .Cela, ce serait intelligent. Bien plus que les recommandations de pseudo sachants verts qui font régresser le pays au nom d'une idéologie et non d'une véritable volonté de réduire intelligemment les emissions.</p>

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

03/01/2023	15:20	Pour un nouveau service aérien décarboné entre Bordeaux et Orly	<p>La CCI Bordeaux Gironde, en tant que représentant des intérêts des acteurs économiques du territoire plaide pour le maintien d'un service aérien décarboné journalier entre Bordeaux et Orly. Aujourd'hui, nous souhaitons exprimer à nouveau notre profond désaccord avec cette décision, prise au détriment du développement et de l'avenir des territoires Néo-Aquitains. Tout d'abord, nous dénonçons le manque de proportionnalité et d'efficacité de cette mesure, tel qu'édicte par le droit européen. En effet, la ligne Bordeaux-Paris ne représentait que 0,47 % des émissions de CO2 du transport aérien en France, 0,04% de celles produites par le secteur des transports et 0,01% des émissions totales de la France. Dès lors, la suppression de la navette aérienne Bordeaux/Orly n'est pas de nature à produire un effet significatif sur le plan écologique et environnemental et ce d'autant plus qu'elle génère un report vers des vols privés de substitution et vers le mode routier, beaucoup plus impactants écologiquement. En outre, la réglementation européenne précise que ces restrictions, dont l'objectif est de remédier à « des problèmes graves en matière d'environnement », ne peuvent être valables plus de trois ans, il sera alors opportun de réaliser 24 mois après l'entrée en vigueur de ce texte un examen pour en évaluer son réel impact. Nous soutenons le principe de résilience et nous œuvrons avec détermination chaque jour afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40% d'ici 2030. En tant qu'actionnaire de l'aéroport de Bordeaux Mérignac, nous nous sommes mobilisés dès 2020, en faveur d'un plan d'orientation stratégique ambitieux et volontariste sur le plan écologique et environnemental, fixant notamment l'objectif d'atteindre la neutralité carbone avant 2030. Aujourd'hui, l'aéroport de Bordeaux est le premier aéroport commercial français de plus d'un million de passagers à concrétiser cette ambition commune de décarboner le transport aérien, en proposant de façon permanente du carburant aérien durable (SAF). Ainsi l'aéroport de Bordeaux réaffirme son engagement en matière de responsabilité environnementale tout en soutenant l'innovation de la filière française de production de biocarburant. A cela s'ajoutent les avancées locales, notamment celle du Grand Port maritime de Bordeaux en matière de carburant durable, qui constituera un levier majeur de réduction des émissions nettes du secteur aéronautique dès 2025. Or, ces engagements nécessitent de lourds investissements et reposent sur le maintien d'une activité économique désormais incertaine. La complète disparition de la navette a eu, au-delà du fort impact pour l'aéroport, de lourdes conséquences socio-économiques. Cette décision a donné un coup d'arrêt au développement du 1er pôle industriel régional et 2ème pôle tertiaire de la métropole. Au-delà de pénaliser les 35 000 salariés de la zone aéroportuaire, elle réinterroge sur l'ambition affichée de 47 000 emplois projetés sur ce territoire en 2030. Pour rappel, l'ouest de l'agglomération bordelaise accueille un quartier d'affaires au sein duquel sont implantés de grands sièges sociaux nationaux, des directions régionales de grands groupes, ainsi qu'un tissu dense de PME moteur de l'activité productive endogène. À cela s'ajoute un tissu tertiaire spécialisé dans le tourisme d'affaires. Une grande partie de ces implantations ont largement été motivées, au fil du temps, par la proximité de l'aéroport disposant d'une liaison quotidienne avec la capitale. Or, depuis sa suppression, de nombreuses entreprises se trouvent dans l'impossibilité d'effectuer le trajet vers Paris sur une journée de travail. L'attractivité internationale de notre territoire est ainsi affectée. A l'heure où la nécessité d'un rééquilibrage territorial et la réindustrialisation sont des défis majeurs, tout devrait être mis en œuvre pour accroître les possibilités d'implantations et d'investissements porteurs. La Chambre de Commerce et d'Industrie Bordeaux Gironde a ainsi été interpellée par plusieurs acteurs économiques majeurs,</p>
------------	-------	---	---

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

		<p>exprimant leur incompréhension face à l'irrationalité de cette décision. Vous trouverez ci-joint leurs témoignages illustrant les conséquences directes de la suppression de ce service aérien, qui pénalise leur compétitivité économique : diminution des performances, augmentation des temps de trajets et des coûts de déplacements, perte d'attractivité des entreprises en matière d'emploi, réduction des visites clients, handicap d'acheminement, remise en cause des stratégies d'implantation régionale ... Tous dénoncent le manque de pertinence et de fiabilité de l'offre SNCF et déplorent l'absence d'une réelle offre alternative, eu égard à la politique de réduction de l'offre TGV dénoncée le 7 juillet dernier dans une lettre d'interpellation au PDG de la SNCF. Nous partageons pleinement cette frustration et rappelons que la conversion à marche forcée de nos territoires aux enjeux de la transition écologique n'est pas une solution respectueuse de l'écosystème local. Face à l'urgence climatique, nous estimons qu'il est préférable de capitaliser sur des transformations technologiques et sociétales en lieu et place de décisions prises unilatéralement et ce au mépris des réalités locales. Nous œuvrons au quotidien sur la nécessaire transition écologique de nos territoires, mais la suppression de la navette aérienne entre Bordeaux-Mérignac / Paris-Orly, ne résoudra pas la problématique écologique au regard de son impact marginal en termes d'émissions de gaz à effet de serre. À l'inverse du choix fait en 2020, nous pensons qu'il est essentiel pour s'engager efficacement et durablement dans cette lutte contre le dérèglement climatique d'adopter une stratégie basée davantage sur la confiance et l'intelligence collective, en offrant aux acteurs locaux l'opportunité d'expérimenter un nouveau concept de mobilité aérienne plus durable entre Bordeaux et Paris. Cette initiative constituerait un tremplin pour l'utilisation de la technologie zéro émission sur des plates-formes régionales, favoriserait l'accélération de l'innovation technologique locale et à terme permettrait d'ouvrir la voie vers de nouveaux modèles d'aviation commerciale. Ce compromis engagerait chacune des parties prenantes dans une démarche éco-responsable en évitant, d'une part, le report des déplacements vers des solutions alternatives plus impactantes écologiquement et d'autre part, en accélérant la recherche sur les énergies bas carbone et la mutation écologique de la filière aéronautique Néo-Aquitaine. Il ne s'agit pas de rouvrir une liaison aérienne sur la base d'un modèle conventionnel suranné, mais de catalyser, au travers d'un nouveau concept de navette à émissions quasi nulles, l'innovation industrielle en Nouvelle-Aquitaine. Il semblerait que 5 rotations quotidiennes (2 AR le matin, 1 AR à 14h00 et 2 AR en fin de journée) pourraient permettre aux entreprises régionales de fonctionner dans de bonnes conditions malgré une baisse drastique des fréquences qui, nous le rappelons, étaient précédemment de 10 AR par jour. Ainsi, dans une démarche sincère de réduction des émissions carbone, nous plaidons pour une réouverture d'un service aérien journalier décarboné intégrant l'usage de nouveaux aéronefs fonctionnant intégralement avec des carburants d'aviation durables - SAF, pour faire de la ligne Bordeaux et Orly un laboratoire du transport aérien de demain.</p>
--	--	--

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

03/01/2023	15:32	Pour un nouveau service aérien décarboné entre Bordeaux et Orly	<p>La CCI Bordeaux Gironde, en tant que représentant des intérêts des acteurs économiques du territoire plaide pour le maintien d'un service aérien décarboné journalier entre Bordeaux et Orly. Aujourd'hui, nous souhaitons exprimer à nouveau notre profond désaccord avec cette décision, prise au détriment du développement et de l'avenir des territoires Néo-Aquitains. Tout d'abord, nous dénonçons le manque de proportionnalité et d'efficacité de cette mesure, tel qu'édicte par le droit européen. En effet, la ligne Bordeaux-Paris ne représentait que 0,47 % des émissions de CO2 du transport aérien en France, 0,04% de celles produites par le secteur des transports et 0,01% des émissions totales de la France. Dès lors, la suppression de la navette aérienne Bordeaux/Orly n'est pas de nature à produire un effet significatif sur le plan écologique et environnemental et ce d'autant plus qu'elle génère un report vers des vols privés de substitution et vers le mode routier, beaucoup plus impactants écologiquement. En outre, la réglementation européenne précise que ces restrictions, dont l'objectif est de remédier à « des problèmes graves en matière d'environnement », ne peuvent être valables plus de trois ans, il sera alors opportun de réaliser 24 mois après l'entrée en vigueur de ce texte un examen pour en évaluer son réel impact. Nous soutenons le principe de résilience et nous œuvrons avec détermination chaque jour afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40% d'ici 2030. En tant qu'actionnaire de l'aéroport de Bordeaux Mérignac, nous nous sommes mobilisés dès 2020, en faveur d'un plan d'orientation stratégique ambitieux et volontariste sur le plan écologique et environnemental, fixant notamment l'objectif d'atteindre la neutralité carbone avant 2030. Aujourd'hui, l'aéroport de Bordeaux est le premier aéroport commercial français de plus d'un million de passagers à concrétiser cette ambition commune de décarboner le transport aérien, en proposant de façon permanente du carburant aérien durable (SAF). Ainsi l'aéroport de Bordeaux réaffirme son engagement en matière de responsabilité environnementale tout en soutenant l'innovation de la filière française de production de biocarburant. A cela s'ajoutent les avancées locales, notamment celle du Grand Port maritime de Bordeaux en matière de carburant durable, qui constituera un levier majeur de réduction des émissions nettes du secteur aéronautique dès 2025. Or, ces engagements nécessitent de lourds investissements et reposent sur le maintien d'une activité économique désormais incertaine. La complète disparition de la navette a eu, au-delà du fort impact pour l'aéroport, de lourdes conséquences socio-économiques. Cette décision a donné un coup d'arrêt au développement du 1er pôle industriel régional et 2ème pôle tertiaire de la métropole. Au-delà de pénaliser les 35 000 salariés de la zone aéroportuaire, elle réinterroge sur l'ambition affichée de 47 000 emplois projetés sur ce territoire en 2030. Pour rappel, l'ouest de l'agglomération bordelaise accueille un quartier d'affaires au sein duquel sont implantés de grands sièges sociaux nationaux, des directions régionales de grands groupes, ainsi qu'un tissu dense de PME moteur de l'activité productive endogène. À cela s'ajoute un tissu tertiaire spécialisé dans le tourisme d'affaires. Une grande partie de ces implantations ont largement été motivées, au fil du temps, par la proximité de l'aéroport disposant d'une liaison quotidienne avec la capitale. Or, depuis sa suppression, de nombreuses entreprises se trouvent dans l'impossibilité d'effectuer le trajet vers Paris sur une journée de travail. L'attractivité internationale de notre territoire est ainsi affectée. A l'heure où la nécessité d'un rééquilibrage territorial et la réindustrialisation sont des défis majeurs, tout devrait être mis en œuvre pour accroître les possibilités d'implantations et d'investissements porteurs. La Chambre de Commerce et d'Industrie Bordeaux Gironde a ainsi été interpellée par plusieurs acteurs économiques majeurs,</p>
------------	-------	---	---

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

			<p>exprimant leur incompréhension face à l'irrationalité de cette décision. Vous trouverez ci-joint leurs témoignages illustrant les conséquences directes de la suppression de ce service aérien, qui pénalise leur compétitivité économique : diminution des performances, augmentation des temps de trajets et des coûts de déplacements, perte d'attractivité des entreprises en matière d'emploi, réduction des visites clients, handicap d'acheminement, remise en cause des stratégies d'implantation régionale ... Tous dénoncent le manque de pertinence et de fiabilité de l'offre SNCF et déplorent l'absence d'une réelle offre alternative, eu égard à la politique de réduction de l'offre TGV dénoncée le 7 juillet dernier dans une lettre d'interpellation au PDG de la SNCF. Nous partageons pleinement cette frustration et rappelons que la conversion à marche forcée de nos territoires aux enjeux de la transition écologique n'est pas une solution respectueuse de l'écosystème local. Face à l'urgence climatique, nous estimons qu'il est préférable de capitaliser sur des transformations technologiques et sociétales en lieu et place de décisions prises unilatéralement et ce au mépris des réalités locales. Nous œuvrons au quotidien sur la nécessaire transition écologique de nos territoires, mais la suppression de la navette aérienne entre Bordeaux-Mérignac / Paris-Orly, ne résoudra pas la problématique écologique au regard de son impact marginal en termes d'émissions de gaz à effet de serre. À l'inverse du choix fait en 2020, nous pensons qu'il est essentiel pour s'engager efficacement et durablement dans cette lutte contre le dérèglement climatique d'adopter une stratégie basée davantage sur la confiance et l'intelligence collective, en offrant aux acteurs locaux l'opportunité d'expérimenter un nouveau concept de mobilité aérienne plus durable entre Bordeaux et Paris. Cette initiative constituerait un tremplin pour l'utilisation de la technologie zéro émission sur des plates-formes régionales, favoriserait l'accélération de l'innovation technologique locale et à terme permettrait d'ouvrir la voie vers de nouveaux modèles d'aviation commerciale. Ce compromis engagerait chacune des parties prenantes dans une démarche éco-responsable en évitant, d'une part, le report des déplacements vers des solutions alternatives plus impactantes écologiquement et d'autre part, en accélérant la recherche sur les énergies bas carbone et la mutation écologique de la filière aéronautique Néo-Aquitaine. Il ne s'agit pas de rouvrir une liaison aérienne sur la base d'un modèle conventionnel suranné, mais de catalyser, au travers d'un nouveau concept de navette à émissions quasi nulles, l'innovation industrielle en Nouvelle-Aquitaine. Il semblerait que 5 rotations quotidiennes (2 AR le matin, 1 AR à 14h00 et 2 AR en fin de journée) pourraient permettre aux entreprises régionales de fonctionner dans de bonnes conditions malgré une baisse drastique des fréquences qui, nous le rappelons, étaient précédemment de 10 AR par jour. Ainsi, dans une démarche sincère de réduction des émissions carbone, nous plaidons pour une réouverture d'un service aérien journalier décarboné intégrant l'usage de nouveaux aéronefs fonctionnant intégralement avec des carburants d'aviation durables - SAF, pour faire de la ligne Bordeaux et Orly un laboratoire du transport aérien de demain.</p>
04/01/2023	11:20	Aménagements des dessertes ferroviaires	Bonjour, Un travail de révision des dessertes ferroviaires a-t-il été engagé, afin que les alternatives en train puissent réellement et pleinement primer sur celles aériennes ? Cordialement.
04/01/2023	11:40	Il faut aller plus loin	La durée de 2h30 n'est pas assez restrictive. Il est nécessaire d'être plus ambitieux sur la réduction de l'empreinte carbone de nos déplacements. Pourquoi pas 4h ? Nous sommes conscients qu'il s'agit d'un effort, d'une perte de confort ou de productivité mais c'est bien la direction que nous devons prendre d'urgence. La connexion ferroviaire avec

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

			Paris est suffisamment développée pour pouvoir interdire la quasi totalité des vols intérieurs avec Paris. L'intérêt écologique doit passer bien avant la question économique.
04/01/2023	12:02	Trop d'exclusions	Le mode de calcul du temps de trajet n'est pas représentatif de la façon dont voyagent réellement les gens : croyez-vous que tous ceux qui prennent l'avion à Roissy-Charles de Gaulle habitent près de cet aéroport et de la gare TGV du même nom ? Non, bien sûr. Ils viennent de toute la région parisienne, et se rendent à l'aéroport en transports en commun ou en voiture. Alors considérer que certaines liaisons sont exclues sous prétexte que le temps de trajet entre la gare TGV de Roissy-Charles de Gaulle et la ville concernée (Bordeaux par exemple) est supérieur à 2h30 est pure hypocrisie. En partant de Paris, qui n'est pas plus difficile d'accès pour la plupart des voyageurs que Roissy-Charles de Gaulle, il faut moins de 2h30 pour rejoindre Bordeaux. Il n'y a donc pas lieu d'exclure cette liaison des interdictions. Quant aux exclusions liées à la faible fréquence des trains... là encore il semble que ce soit fort hypocrite : si l'on ne déploie pas l'offre ferroviaire, c'est sûr que les gens ne prendront pas le train. Au lieu d'exclure ces destinations des l'interdiction de lignes aériennes, que l'état développe l'offre ferroviaire ! Quand va-t-on cesser de se contenter que de mesurètes à faible impact ? A quand une vraie politique de transition ambitieuse et responsable ?
05/01/2023	12:08	Transport aérien Bordeaux Orly	Si le train dessert Paris Montparnasse il n'est pas possible d'aller de Bordeaux à Orly en moins de 3hOrly qui dessert les dom-tom(il n'y a pas de gare à Orly. Donc train puis taxi ou métro et rer puis avion. Quelle économie financière pour nous et carbone pour la planète . Mettez alors des transports direct de Bordeaux pour La Réunion (ou je vais) c'est plus proche ou remettez des navettes pour Orly. Actuellement c'est vraiment une galère pas possible.
05/01/2023	17:42	Comment faire pour les liaisons sur Orly pour départ vers les dom tom	Bonjour, Pour aller dans les dom tom l'aéroport de départ est Orly. Du coup si je pars de Bordeaux il faudra prendre le train pour arriver sur Massy ou paris puis rejoindre Orly. Le trajet en train de Bordeaux a Orly n'existant pas il faut forcément plus de 2h30 de transport, donc la liaison bordeaux Orly devrait être exclut du plan d'application. Autre solution faire partir les vols des dom tom depuis CDG comme l'ensemble des vols internationaux.... Ou sinon il faudra prendre l'avion a Toulouse , le gain écolo d'une telle mesure sera vite dissipé dans la perte que nous aurons a multiplier les moyens de transport augmentera le temps pour souvent de long voyage derriere, et on connaît tous la belle ponctualité de nos trains.... Une idée de rigolo et déconnecté du besoin réel des gens.
05/01/2023	17:50	Dom Tom	Bonjour Vous voulez de la continuité territoriale, mais depuis cette loi c'est un « enfer » de faire la Reunion / Bordeaux. La plus part des vols atterrissent à Orly. Pour prendre le train derrière ou aller à Charles de gaule c'est le parcours du combattant avec des enfants en bas âge. Remettez des vols Bordeaux /Orly pour les personnes venant d'un vol international, pour compenser, enlever des vol Bordeaux CDG.
06/01/2023	10:42	Commentaires du SCARA sur ce projet	Le SCARA souhaite formuler deux commentaires essentiels sur ce projet de décret : 1/ Il convient de ne pas évincer la question des services aériens pouvant être considérés comme assurant un transport aérien décarboné car si, effectivement , les contraintes technologiques actuelles en matière d'usage de carburants d'aviation durables ou de nouveau carburants comme l'hydrogène, renvoient à plus tard la possibilité de caractériser ces services décarbonés, il n'en va pas de même de la décarbonation par compensation, d'ores et déjà prévue par la loi pour les vols domestiques (50 % des vols en 2022, 75 % en 2023 et 100 % en 2024). 2/ Le cas de l'aéroport d'Orly se trouve réglé par la présence de CDG au titre de la ville de Paris. Cette approche parait réductrice car elle ignore que l'aéroport d'Orly est aussi un

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

			<p>puissant hub de correspondance, notamment sur les départements et territoires d'outre mer. Toutes les destinations en correspondance ne sont pas nécessairement identiques entre CDG et ORY, et quand elles sont identiques, il convient que les passagers potentiels conservent la possibilité de choix du transporteur. Les compagnies qui desservent des destinations en correspondance au départ d'Orly sont pénalisées par des ruptures importantes de charge pour rejoindre l'aéroport depuis Massy , leur interdire toute correspondance aérienne est donc discriminatoire.</p>
06/01/2023	10:43	Commentaires du SCARA	<p>Le SCARA souhaite formuler deux commentaires essentiels sur ce projet de décret : 1/ Il convient de ne pas évincer la question des services aériens pouvant être considérés comme assurant un transport aérien décarboné car si, effectivement , les contraintes technologiques actuelles en matière d'usage de carburants d'aviation durables ou de nouveau carburants comme l'hydrogène, renvoient à plus tard la possibilité de caractériser ces services décarbonés, il n'en va pas de même de la décarbonation par compensation, d'ores et déjà prévue par la loi pour les vols domestiques (50 % des vols en 2022, 75 % en 2023 et 100 % en 2024). 2/ Le cas de l'aéroport d'Orly se trouve réglé par la présence de CDG au titre de la ville de Paris. Cette approche paraît réductrice car elle ignore que l'aéroport d'Orly est aussi un puissant hub de correspondance, notamment sur les départements et territoires d'outre mer. Toutes les destinations en correspondance ne sont pas nécessairement identiques entre CDG et ORY, et quand elles sont identiques, il convient que les passagers potentiels conservent la possibilité de choix du transporteur. Les compagnies qui desservent des destinations en correspondance au départ d'Orly sont pénalisées par des ruptures importantes de charge pour rejoindre l'aéroport depuis Massy , leur interdire toute correspondance aérienne est donc discriminatoire.</p>

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

09/01/2023	12:26	Réponse de l'UAF à la consultation publique sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30	<p>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 (dite « climat et résilience ») a institué une interdiction d'exploiter des services aériens réguliers de passagers à l'intérieur du territoire français lorsque le trajet est également assuré par des services ferroviaires, sans correspondance et par plusieurs liaisons quotidiennes, en moins de 2h30.</p> <p>Conformément aux dispositions de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement, le projet de décret précisant les conditions d'application de cette interdiction a été soumis par le Gouvernement à la consultation du public. Ce projet de décret appelle de l'Union des aéroports français (UAF) les observations qui suivent.</p> <p>A titre liminaire et de manière générale, il convient de rappeler que les dispositions réglementaires édictées par ce projet de texte doivent être conformes aux dispositions pertinentes du droit de l'Union européenne, en particulier celles de l'article 20 du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, et aux dispositions précitées de la loi dite climat et résilience.</p> <p>1° Inadéquation de la mesure à l'objectif poursuivi</p> <p>La présence dans le projet de décret d'une limitation temporelle – de trois ans – à la restriction des droits de trafic interroge sur la possibilité pour le Gouvernement de s'inscrire dans le cadre juridique édicté par l'article 20 du règlement 1008/2008 afin de poursuivre des objectifs de lutte contre le changement climatique. Le cadre temporel défini par l'Union européenne et l'ensemble des Etats membres pour lutter contre le changement climatique s'appuie en effet sur des échéances politiques et réglementaires fixées à 2030 et 2050 – soit entre dix et trente ans.</p> <p>Une mesure de limitation des droits de trafic limitée à trois ans n'apparaît donc ni adéquate ni efficace au titre de la lutte contre le changement climatique.</p> <p>De surcroît, le législateur européen a souhaité, par l'édiction de l'article 20 du règlement 1008/2008, permettre aux autorités compétentes d'intervenir pour faciliter la résolution de problèmes environnementaux graves de pollution, de nature temporaire et locale. La volonté du législateur n'était pas d'en faire un outil de lutte contre le changement climatique. Il convient de noter que cette analyse est aussi celle retenue par le Conseil d'Etat dans son avis du 4 février 2021 sur le projet de loi climat et résilience : « le Conseil d'Etat appelle l'attention du Gouvernement sur le fait que l'article 20 précité (...) semble avoir été conçu afin de permettre aux Etats de faire face à des problèmes graves d'environnement présentant un caractère local et temporaire, ce qui n'est pas le cas des émissions de gaz à effets de serre » (n° 401933, point 44).</p>
------------	-------	---	--

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

2° Non-respect du principe de proportionnalité

Il résulte des dispositions précitées de l'article 20 du règlement 1008/2008 que les mesures édictées sur ce fondement ne doivent pas être plus restrictives que nécessaire.

En l'espèce, les trois lignes ciblées par la mesure de suppression (Bordeaux-Orly, Lyon-Orly, Nantes-Orly) représentent avec un peu plus de 55 000 tonnes de CO2 seulement 0,23% des émissions du transport aérien en France, 0,04% des émissions du secteur des transports et 0,02% des émissions totales de la France. Dès lors, et avant même de considérer les émissions de CO2 qui seront générées par les modes de transport alternatifs qui seront utilisés pour satisfaire aux besoins de mobilité des citoyens qui se verront privés des services aériens concernés, il est évident que l'interdiction de ces services aériens ne sera pas de nature à réduire le problème du changement climatique.

L'inefficacité de la mesure par rapport à l'objectif recherché et par là même son manque de proportionnalité font qu'elle ne saurait être considérée comme compatible avec le droit de l'Union européenne en général, et les dispositions de l'article 20 du règlement 1008/2008 en particulier.

3° Caractère superfétatoire de la mesure

Cette mesure de suppression de certaines lignes domestiques vient d'ailleurs s'ajouter à l'obligation qui est faite, par l'article 147 de la loi climat et résilience, à toutes les compagnies aériennes opérant en France de compenser leurs émissions sur les lignes domestiques. La proportionnalité et l'efficacité de la mesure de suppression de certaines lignes domestiques sont donc également à questionner au regard de l'obligation de compenser les émissions de CO2 sur les lignes intérieures françaises. La compensation obligatoire des émissions de CO2 sur les lignes domestiques prévue dans la loi climat et résilience apparaît suffisante pour traiter la question de l'impact de ces lignes sur le changement climatique. La compensation fait en effet partie des outils de lutte contre le changement climatique reconnus tant au niveau français qu'à l'international, à l'exemple du dispositif CORSIA.

L'UAF tient à rappeler que, par son inclusion dans le système européen d'échange de quotas d'émissions (ETS), le transport aérien participe déjà à l'effort de lutte contre le changement climatique et que les émissions de CO2 des lignes domestiques sont par ailleurs soumises tant au dispositif ETS qu'au mécanisme de compensation institué au niveau national par l'article 147 de la loi climat et résilience. De nouvelles mesures législatives européennes (paquet « Fit for 55 ») vont d'ailleurs venir renforcer la contribution du transport aérien à la lutte contre le changement climatique et accélérer la décarbonation du secteur – notamment par la suppression progressive des quotas gratuits alloués dans le cadre du dispositif ETS et le déploiement de carburants alternatifs durables (mandats d'incorporation).

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

		<p>Au regard de ces éléments, l'article 145 de la loi climat et résilience est à la fois non conforme au droit de l'Union européenne mais également superflu par rapport à l'objectif européen de décarbonation du transport aérien. C'est d'ailleurs ce qu'affirme la Commission européenne dans sa décision d'exécution du 1er décembre 2022 au sujet de la mesure française : « Ces propositions législatives (paquet « Fit for 55 ») sont actuellement examinées par les colégislateurs et ne sont pas encore applicables. Une fois en place, elles devraient contribuer effectivement à la décarbonation du transport aérien, à telle point que la mesure en cause (article 145 de la loi climat et résilience) ne devrait plus être utile » (n° 2022/2358, point 8).</p> <p>4° Absence d'examen suffisant des conséquences de la mesure</p> <p>Dans son avis précité du 4 février 2021, le Conseil d'Etat a considéré l'étude d'impact effectuée par le Gouvernement sur le projet de loi climat et résilience comme étant « trop souvent superficielle ». Il a en outre considéré concernant spécifiquement l'article 145 que : « (...) Les conséquences économiques et concurrentielles de l'interdiction sont trop succinctement abordées » (point 4).</p> <p>Il en est de même pour l'impact environnemental de la mesure. Aucune étude d'impact détaillée n'a été effectuée par le Gouvernement afin d'évaluer le gain effectif de la mesure en termes de réduction d'émission de CO2 (les 55 000 tonnes dérivent d'un calcul théorique), en particulier au regard des émissions qui ne manqueront pas d'être générées par les moyens de transport alternatifs empruntés par les voyageurs. Une telle étude devrait impérativement s'appuyer sur un examen attentif des besoins de mobilité effectifs des voyageurs – par exemple en ce qui concerne la liaison Bordeaux-Orly. En effet, une part importante des voyageurs point à point empruntant cette liaison se rend dans le sud de la région parisienne, riche d'activités économiques, ce qui les conduira en cas de report forcé sur le train via la gare de Paris-Montparnasse à avoir recours à d'autres moyens de transport terrestre, dont la voiture, pour se rendre dans la zone. Cela doit être pris en compte dans l'établissement du bilan carbone effectif de la mesure.</p> <p>De plus, les passagers se rendant de Bordeaux à l'aéroport d'Orly par la desserte ferroviaire (TGV Bordeaux-Massy Palaiseau) se verront contraints d'opter pour la voiture ou le bus entre la gare de Massy-Palaiseau et l'aéroport d'Orly. A cet égard, le niveau de trafic enregistré ces dernières années sur la liaison Bordeaux-Orly (556 000 passagers en 2019 – soit la troisième liaison la plus importante pour l'aéroport de Bordeaux) en dépit d'une offre ferroviaire à grande vitesse déjà conséquente entre Bordeaux et Paris depuis 2017, date de l'inauguration de la LGV Paris-Bordeaux, conduit à considérer qu'il y a absence de substituabilité effective et complète du ferroviaire. Aucune preuve ou plan de substituabilité n'a en effet été présenté.</p> <p>5° Absence des dérogations prévues par l'article 145 de la loi climat et résilience</p>
--	--	---

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

L'UAF note enfin que l'article 145 de la loi climat et résilience prévoit des dérogations à l'interdiction des services aériens réguliers. Le texte dispose en effet que : « Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du premier alinéa du présent II, notamment (...) 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 ».

En premier lieu, une exemption de la mesure d'interdiction applicable aux vols avec une majorité de passagers en correspondance apparaît en particulier indispensable pour éviter que les passagers privilégient des aéroports plus éloignés pour effectuer des correspondances avec, comme cela est indiqué dans la note d'accompagnement du projet de décret, « le risque que le détour (...) les conduise à parcourir des distances plus importantes pour rejoindre leur destination finale, ce qui aurait inutilement augmenté les émissions de gaz à effet de serre ».

Les alternatives ferroviaires ne pourront pas apporter aux passagers désireux d'accéder aux vols longs courriers via les hubs français de Paris-Charles de Gaulle et d'Orly la qualité de service offerte jusqu'à présent par les compagnies aériennes, notamment en termes de durée de trajet et de délais d'attente. De fait, les critères intégrés dans le projet de décret, qui ne sont en tout état de cause pas définis, ne constituent en aucune manière une garantie que les services ferroviaires alternatifs permettront aux compagnies et aux aéroports français d'offrir des services de correspondance aussi efficaces que ceux qui continueront à être proposés par les transporteurs aériens via les plateformes de correspondance de pays tiers.

En second lieu, il est incompréhensible, au regard des finalités affichées de l'article 145 de la loi climat et résilience (réduction des émissions de gaz à effet de serre du transport aérien), que la dérogation prévue par la loi pour les vols décarbonés soit absente du présent projet de décret. Les solutions de décarbonation de l'aviation (utilisation de carburants aéronautiques durables ou nouvelles technologies ; motorisation électrique, hybride ou hydrogène) sont déjà connues et rien ne s'oppose en conséquence à l'édition de cette dérogation prévue par le législateur.

Il résulte de ce qui précède que l'application de la mesure d'interdiction aux vols en correspondance prévue par le projet de décret aura pour principale conséquence de :

- Pénaliser les compagnies aériennes et les plateformes de correspondance françaises par rapport à celles situées hors du territoire national et ce sans bénéfice tangible pour l'environnement.
- Brider l'accès aux liaisons longs courriers des Français résidant en région et donc dégrader in fine la connectivité des territoires.

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

Pour l'ensemble de ces raisons, l'UAF sollicite en conséquence un nouvel examen de cette mesure au regard des objectifs poursuivis par le législateur et des dispositions pertinentes du droit de l'Union européenne et du droit interne.

A supposer que ce décret soit adopté et publié, l'UAF demande la réintroduction dans le texte final, conformément aux dispositions de l'article 145 de la loi climat et résilience, des exemptions d'interdiction pour les vols avec une majorité de passagers en correspondance et pour les vols décarbonés.

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

09/01/2023	16:38	<p>Contribution de la Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers (FNAM) à la Consultation publique sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30</p>	<p>Dans le cadre de la consultation du public concernant le décret de mise en œuvre de l'interdiction des services aériens réguliers en France lorsqu'il existe une alternative en train en 2h30 ou moins (« le Décret »), la Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers (FNAM) souhaitait apporter les commentaires suivants :</p> <p>1) La position constante de la FNAM a été de ne pas opposer les différents modes de transport et, au contraire, de développer les coopérations entre eux, chacun dans leur domaine de pertinence. Dans ce contexte, la FNAM est opposée à des mesures d'interdiction de portée générale ne tenant pas compte de la nécessité de préserver, au bénéfice de l'économie française et des citoyens, une connectivité internationale et un désenclavement de ses territoires. A cet égard, il apparaît à la FNAM qu'aucune étude d'impact sérieuse des conséquences de la mise en œuvre de l'article 145 de la Loi n°2021-1104 du 22 août 2021 (« la Loi ») portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets n'a été produite par le gouvernement. Il aurait à notre sens en particulier été nécessaire de faire une estimation des coûts socio-économiques d'une telle mesure compte tenu des bénéfices environnementaux très limités identifiés à ce stade dans la note explicative du projet de décret. La FNAM regrette enfin la superposition des mesures applicables aux vols intérieurs français, ceux-ci étant par ailleurs déjà soumis à une compensation, intégrale à terme, des émissions au titre de l'article 147 de la Loi ainsi qu'au mécanisme européen d'échange de permis d'émissions (EU ETS).</p> <p>2) La FNAM, nonobstant la position prise par la Commission dans sa décision d'exécution en date du 1.12.2022 concernant la mesure française introduisant une limitation de l'exercice des droits de trafic en raison de problèmes graves en matière d'environnement, en vertu de l'article 20 du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil (« la Décision »), maintient ses doutes quant à l'adéquation de la base juridique retenue pour imposer cette interdiction. Il lui apparaît en effet que l'article 20 du règlement (CE) n°1008/2008 avait pour objectif de traiter de problématiques environnementales locales et temporaires et non de la question générale du changement climatique pour laquelle la Commission a par ailleurs exercé sa compétence en proposant un ensemble de mesures au titre du paquet de mesures intitulé « Fitfor55 ». La FNAM note à cet égard qu'il serait in fine du ressort de la Cour Européenne de Justice de se prononcer sur ce point.</p> <p>3) La FNAM note par ailleurs que le législateur national avait reconnu dans le texte de l'article 145 la nécessité de prévoir des exceptions à l'interdiction des services aériens réguliers lorsqu'il existe une alternative en train en 2h30 ou moins. Le texte précisait ainsi que « Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du premier alinéa du présent II, notamment 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 ».</p>
------------	-------	--	--

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

		<p>Une exemption de la mesure d'interdiction applicable aux vols en correspondance apparaissait en particulier indispensable dans la mesure où – comme cela est indiqué dans la note d'accompagnement du projet de décret – une absence de prise en compte conduirait les passagers à privilégier des aéroports plus lointains pour effectuer des correspondances avec « le risque que le détour [...] les conduise à parcourir des distances plus importantes pour rejoindre leur destination finale, ce qui aurait inutilement augmenté les émissions de gaz à effet de serre ». La FNAM souligne à cet égard qu'au-delà de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, l'application de la mesure aux vols en correspondance peut avoir pour conséquence de pénaliser les compagnies aériennes et les plateformes de correspondance françaises par rapport à celles situées hors du territoire national et ce sans bénéfice pour l'environnement.</p> <p>Or, il apparaît que la Commission européenne dans sa Décision est revenue sur la possibilité pour les autorités françaises d'exempter de la mesure les vols dits de « correspondance ». La Commission européenne a en effet choisi d'écarter toute distinction opérée sur le nombre ou le taux de passagers en correspondance au bénéfice de critères alternatifs proposés par les autorités françaises et portant exclusivement sur la qualité estimée des services ferroviaires proposés sur les liaisons considérées. A cet égard, la FNAM considère que :</p> <p>(a) les opérateurs (aéroports et transporteurs aériens) se voient privés de visibilité sur leur activité dans la mesure où les évolutions de l'offre ferroviaire peuvent à tout instant modifier le périmètre de l'interdiction ;</p> <p>(b) les critères retenus dans le décret ne constituent pas une garantie que les services ferroviaires alternatifs offerts permettront aux compagnies et aux aéroports français de proposer des services de correspondance aussi efficaces que ceux qui pourront continuer à être proposés par les transporteurs aériens via les plateformes de correspondance de pays tiers.</p> <p>A titre d'exemple, il convient de rappeler que, parmi les critères d'appréciation utilisés dans les systèmes d'information et de réservation aériens (SIR), figure notamment celui du temps de voyage entre l'aéroport de départ du passager et sa destination finale. La durée du trajet en train par rapport à l'avion, ainsi que le temps de correspondance dans l'aéroport où celle-ci est réalisée, conduiront mécaniquement à avantager les correspondances avion-avion qui pourront être effectuées dans des aéroports hors du territoire français par rapport aux correspondances train-avion sur le territoire national.</p> <p>Il nous apparaît ainsi que le projet de décret ne répond pas aux dispositions de la Loi qui prévoyait à juste titre l'adoption de mesures permettant de « déroger à cette interdiction lorsque les services aériens assurent majoritairement le transport de passagers en correspondance ».</p> <p>La FNAM émet par ailleurs les mêmes réserves quant à la position prise par la Commission européenne dans sa Décision</p>
--	--	--

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

de ne pas approuver les propositions faites par la France de ce qui constituerait un transport aérien décarboné. La Commission indique ainsi au paragraphe (21) de sa décision que « la troisième dérogation en faveur des services aériens qui atteindraient un seuil maximal d'émission nécessitait une analyse plus approfondie de ses effets potentiels en termes de concurrence et d'une éventuelle discrimination entre les transporteurs aériens ». Or il apparaît que la Loi prévoyait à juste titre qu'un transport aérien « décarboné » ne soit pas concerné par la mesure d'interdiction. Une telle exemption apparaît en effet d'autant plus justifiée que l'objectif poursuivi par la Loi est la réduction des émissions de CO2 et ne saurait être l'interdiction par principe d'un mode de transport au bénéfice d'un autre. La FNAM note enfin que c'est bien sur des liaisons courtes intérieures qu'un transport aérien décarboné est susceptible d'émerger le plus rapidement, que ce soit au travers de nouvelles technologies (motorisation électrique, hybride ou hydrogène) ou de l'utilisation de carburants aéronautiques durables (CAD) permettant de réduire de 80% les émissions de CO2 sur le cycle de vie. A cet égard, la FNAM note que des vols expérimentaux utilisant 100% de CAD se déroulent déjà aujourd'hui. 2023 constituera également une étape importante sur le chemin de l'aviation décarbonée puisque ZeroAvia et Universal Hydrogen prévoient de faire voler, pour la première fois, des avions de transport régional propulsés par un moteur électrique alimenté par une pile à hydrogène.

En synthèse, la position de la FNAM relative au projet de décret est que :

- Elle regrette qu'aucune étude d'impact sérieuse n'ait été menée par le gouvernement avant d'imposer une mesure d'interdiction de portée générale d'un mode de transport alors que les bénéfices environnementaux associés sont d'évidence limités.
- Elle maintient ses doutes quant à la base juridique retenue par le gouvernement, à savoir l'article 20 du règlement (CE) n° 1008/2008 dans la mesure où celui-ci n'apparaît pas approprié pour traiter de la question générale du changement climatique.
- Elle note que les exemptions prévues à juste titre par 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 s'agissant des vols de correspondance ou d'un transport aérien décarboné n'ont pas été – en raison des objections de la Commission européenne – reprises dans le projet de décret. Le projet de décret demande à être révisé en conséquence.
- Elle persiste à penser que la bonne échelle pour traiter des problématiques environnementales de transport aérien ne saurait être nationale. Celles-ci conduisent non seulement à des distorsions de concurrence au détriment des compagnies et des aéroports français mais aussi un risque d'augmentation des émissions lié à un report de trafic sur des aéroports étrangers plus éloignés.

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

10/01/2023	16:00	Atterrissons d'urgence	<p>Je fais partie du collectif "Atterrissons d'urgence" à Montpellier et, pour nous, ce projet de décret, tout comme l'article 145 de la loi "Climat et résilience", pose de nombreux problèmes, notamment concernant sa portée et, par conséquent, son efficacité. En effet, la durée de trajet ferroviaire retenue par la loi (2h30), et les nombreuses exceptions précisées dans le décret, feront en sorte que cette loi ait un impact minime sur les "problèmes graves en matière d'environnement" qu'elle est censée adresser, c'est-à-dire des problèmes graves liés au dérèglement climatique.</p> <p>L'Union des aéroports français (UAF), derrière l'une des plaintes reçues par la Commission européenne, allègue que la loi serait "inefficace" par rapport à l'objectif poursuivi, ne représentant que "0,23 %" des émissions des lignes intérieures françaises. Par contre, pour nous, ça veut dire que la loi ne va pas assez loin et justifierait que le périmètre de l'interdiction soit étendu de manière significative.</p> <p>A minima, il faudrait reprendre la proposition de la Convention citoyenne pour le climat, qui a précisé une durée de trajet de 4h. Il faudrait même aller encore plus loin, vu l'aggravation du dérèglement climatique en cours et les objectifs révisés de l'Union européenne (55 % de réduction des émissions d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990, au lieu de la baisse de 40 % qu'avait pour mandat la Convention citoyenne pour le climat).</p> <p>En ce qui concerne la liaison que notre collectif connaît le mieux, Montpellier-Paris, le maintien de la ligne aérienne (qui aurait été supprimée si la proposition de la Convention citoyenne avait été retenue "sans filtre") est un véritable non-sens. Il y a en effet de nombreuses rotations ferroviaires quotidiennes, avec un choix de deux gares à Montpellier, pour un temps de trajet aux alentours de 3h15-3h30. De plus il y a des trains directs qui desservent la gare TGV de Roissy CDG en 4h.</p> <p>Dans tous les cas il n'est pas question de "pénaliser" (pour reprendre le terme utilisé dans la note explicative du projet de décret) les voyageurs et voyageuses, il s'agit tout simplement de mettre en place des contraintes parfaitement légitimes et appropriées, compte tenu de l'urgence de la situation. La Commission européenne reconnaît dans sa décision que "la lutte contre le changement climatique est devenue une urgence" et cite le rapport spécial du GIEC concernant les conséquences d'un réchauffement planétaire de 1,5 °C. Le réchauffement climatique est reconnue explicitement par la Commission comme faisant partie des "problèmes graves en matière d'environnement" du règlement CE n° 1008/2008, et le trafic aérien reconnu comme l'une des causes du réchauffement climatique.</p> <p>Il y a une certaine ironie dans le fait que certaines lignes aériennes soient exemptées par le décret parce que l'un des aéroports concernés bénéficie d'une gare ferroviaire à vocation intermodale située sur son emprise. La ligne Bordeaux-CDG, par exemple, est maintenue : or, elle aurait été supprimée (comme Bordeaux-Orly) si la gare TGV à CDG n'existait pas !</p> <p>Quant aux lignes aériennes qui sont maintenues parce que l'offre ferroviaire est considérée comme insuffisante, la</p>
------------	-------	------------------------	---

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

possibilité d'instaurer une "obligation de service public" pourrait être envisagée (à l'instar de certaines lignes aériennes considérées comme nécessaires pour "désenclaver" certains territoires).

D'ailleurs les critères pour juger si l'offre ferroviaire est suffisante semblent pour le moins incohérents. Par exemple, la liaison entre Paris-Charles de Gaulle et Lyon est exclue de la mesure "en l'état actuel de l'offre ferroviaire". Or, pour le 17 janvier 2023, à titre d'exemple, il y a cinq rotations aériennes entre CDG et Lyon. Le même jour il y a une quinzaine de rotations ferroviaires entre CDG et Lyon, y compris cinq entre CDG et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry ! Autre exemple : la liaison CDG-Rennes est exclue elle aussi à cause de l'état actuel de l'offre ferroviaire. Selon la note explicative, "les fréquences ne sont pas suffisantes et les horaires, pas satisfaisants." Ce qui justifie le maintien de la ligne aérienne entre Rennes et CDG qui décolle... une fois par jour.

Cette loi, et ce décret, sont des occasions ratées d'aller plus loin et de prendre des mesures réellement à la hauteur des enjeux. C'est encore du précieux temps perdu dans la lutte contre le dérèglement climatique.

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

10/01/2023	16:02	Atterrissons d'urgence	<p>Je fais partie du collectif "Atterrissons d'urgence" à Montpellier et, pour nous, ce projet de décret, tout comme l'article 145 de la loi "Climat et résilience", pose de nombreux problèmes, notamment concernant sa portée et, par conséquent, son efficacité. En effet, la durée de trajet ferroviaire retenue par la loi (2h30), et les nombreuses exceptions précisées dans le décret, feront en sorte que cette loi ait un impact minime sur les "problèmes graves en matière d'environnement" qu'elle est censée adresser, c'est-à-dire des problèmes graves liés au dérèglement climatique.</p> <p>L'Union des aéroports français (UAF), derrière l'une des plaintes reçues par la Commission européenne, allègue que la loi serait "inefficace" par rapport à l'objectif poursuivi, ne représentant que "0,23 %" des émissions des lignes intérieures françaises. Par contre, pour nous, ça veut dire que la loi ne va pas assez loin et justifierait que le périmètre de l'interdiction soit étendu de manière significative.</p> <p>A minima, il faudrait reprendre la proposition de la Convention citoyenne pour le climat, qui a précisé une durée de trajet de 4h. Il faudrait même aller encore plus loin, vu l'aggravation du dérèglement climatique en cours et les objectifs révisés de l'Union européenne (55 % de réduction des émissions d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990, au lieu de la baisse de 40 % qu'avait pour mandat la Convention citoyenne pour le climat).</p> <p>En ce qui concerne la liaison que notre collectif connaît le mieux, Montpellier-Paris, le maintien de la ligne aérienne (qui aurait été supprimée si la proposition de la Convention citoyenne avait été retenue "sans filtre") est un véritable non-sens. Il y a en effet de nombreuses rotations ferroviaires quotidiennes, avec un choix de deux gares à Montpellier, pour un temps de trajet aux alentours de 3h15-3h30. De plus il y a des trains directs qui desservent la gare TGV de Roissy CDG en 4h.</p> <p>Dans tous les cas il n'est pas question de "pénaliser" (pour reprendre le terme utilisé dans la note explicative du projet de décret) les voyageurs et voyageuses, il s'agit tout simplement de mettre en place des contraintes parfaitement légitimes et appropriées, compte tenu de l'urgence de la situation. La Commission européenne reconnaît dans sa décision que "la lutte contre le changement climatique est devenue une urgence" et cite le rapport spécial du GIEC concernant les conséquences d'un réchauffement planétaire de 1,5 °C. Le réchauffement climatique est reconnue explicitement par la Commission comme faisant partie des "problèmes graves en matière d'environnement" du règlement CE n° 1008/2008, et le trafic aérien reconnu comme l'une des causes du réchauffement climatique.</p> <p>Il y a une certaine ironie dans le fait que certaines lignes aériennes soient exemptées par le décret parce que l'un des aéroports concernés bénéficie d'une gare ferroviaire à vocation intermodale située sur son emprise. La ligne Bordeaux-CDG, par exemple, est maintenue : or, elle aurait été supprimée (comme Bordeaux-Orly) si la gare TGV à CDG n'existait pas !</p> <p>Quant aux lignes aériennes qui sont maintenues parce que l'offre ferroviaire est considérée comme insuffisante, la</p>
------------	-------	------------------------	---

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

possibilité d'instaurer une "obligation de service public" pourrait être envisagée (à l'instar de certaines lignes aériennes considérées comme nécessaires pour "désenclaver" certains territoires).

D'ailleurs les critères pour juger si l'offre ferroviaire est suffisante semblent pour le moins incohérents. Par exemple, la liaison entre Paris-Charles de Gaulle et Lyon est exclue de la mesure "en l'état actuel de l'offre ferroviaire". Or, pour le 17 janvier 2023, à titre d'exemple, il y a cinq rotations aériennes entre CDG et Lyon. Le même jour il y a une quinzaine de rotations ferroviaires entre CDG et Lyon, y compris cinq entre CDG et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry ! Autre exemple : la liaison CDG-Rennes est exclue elle aussi à cause de l'état actuel de l'offre ferroviaire. Selon la note explicative, "les fréquences ne sont pas suffisantes et les horaires, pas satisfaisants." Ce qui justifie le maintien de la ligne aérienne entre Rennes et CDG qui décolle... une fois par jour.

Cette loi, et ce décret, sont des occasions ratées d'aller plus loin et de prendre des mesures réellement à la hauteur des enjeux. C'est encore du précieux temps perdu dans la lutte contre le dérèglement climatique.

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

10/01/2023	17:38	Commentaires du groupe Air France KLM dans le cadre de la consultation du public concernant le décret de mise en oeuvre de l'article 145 de la loi Climat et Résilience.	<p>CONSULTATION DU PUBLIC CONCERNANT LE DECRET DE MISE EN OEUVRE DE L'INTERDICTION DES SERVICES AERIENS REGULIERS EN FRANCE LORSQU'IL EXISTE UNE ALTERNATIVE EN TRAIN EN 2H30 OU MOINS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 145 DE LA LOI N° 2021-1104 DU 22 AOUT 2021 PORTANT LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS</p> <p>Dans le cadre de la consultation du public concernant le décret de mise en œuvre de l'interdiction des services aériens réguliers en France lorsqu'il existe une alternative en train en 2h30 ou moins (« le Décret »), le groupe Air France-KLM souhaite apporter les commentaires suivants :</p> <p>Le Groupe Air France - KLM partage l'ambition du Gouvernement en matière de transition écologique, et s'est engagé avec détermination dans la trajectoire de décarbonation de son activité. Air France KLM ne considère pas les différents modes de transport en concurrence ou en opposition mais, au contraire, a entrepris de développer l'intermodalité par la voie de la coopération, chaque mode de transport s'appuyant sur son domaine de pertinence. Le développement de l'intermodalité aérienne/ferroviaire fait ainsi partie intégrante de sa trajectoire de décarbonation. Un travail commun avec la SNCF est mené pour développer une intermodalité efficace qui conserve la satisfaction et le libre choix du client au cœur du dispositif. Depuis la création du train à grande vitesse, Air France-KLM a régulièrement adapté son réseau en parallèle de la montée en puissance du réseau ferré, sans qu'il soit nécessaire de recourir à une obligation réglementaire.</p> <p>Cependant, dans la mesure où il prévoit que l'offre ferroviaire peut, à elle seule et sans autre considération, modifier le périmètre de l'interdiction des vols aériens, le projet de décret prive les opérateurs aériens de la visibilité nécessaire sur leur activité.</p> <p>En outre, le Hub de CDG opéré par Air France revêt une importance stratégique pour assurer la connexion des régions françaises au reste du monde. Il en va de même pour le Hub de Lyon qui permet de connecter les régions entre elles lorsqu'il n'existe pas de liaison directe transversale. A ce titre, Air France-KLM regrette que le projet de décret ne prévoit plus aucune exemption pour les vols à correspondances. En ce sens, le projet de décret ne répond pas aux dispositions de la Loi, qui prévoyait explicitement cette exemption concernant les correspondances dans son article 145, particulièrement « lorsque les services aériens assurent majoritairement le transport de passagers en correspondance ».</p> <p>En application du projet de décret, la liaison de certaines capitales régionales importantes avec CDG pourrait ainsi être mise en question, les privant d'une correspondance vers l'International. En conséquence, le risque d'un détournement de trafic vers des hubs européens qui ne subiront pas la même contrainte est majeur, générant des fuites de carbone et privant d'effet l'objectif climatique de la loi. Cela fragiliserait significativement l'économie d'Air France, largement dépendante du Hub de CDG, et nuirait à la compétitivité du Groupe en favorisant des Hubs concurrents. La connectivité</p>
------------	-------	--	---

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

			<p>des principales régions françaises avec l'international serait affectée, avec des conséquences en termes d'impact économique et d'attractivité.</p> <p>La situation de la desserte Lyon St Exupéry – CDG, essentielle au rayonnement international de la 2ème ville française et de la région lyonnaise, illustre le risque nouveau qu'induit le décret : avec 5 fréquences quotidiennes opérées par Air France, Lyon-CDG est aujourd'hui la première route moyen-courrier en volume pour l'alimentation du réseau long courrier au départ de Paris. Lyon est également relié à la plupart des Hubs Européens et du Golfe avec près de 20 vols quotidiens vers ces Hubs. Selon le projet de texte, l'amélioration de la desserte ferroviaire sur certaines plages horaires ouvrirait la possibilité d'interdiction de la route aérienne de et vers CDG. Dans un tel cas, il est probable que seule une part restreinte des clients serait transférée sur le produit train, en raison de la qualité offerte par le produit avion en termes de correspondances bagages, de la multitude de l'offre vers les autres Hubs européens ainsi que des règles d'affichage des offres dans les systèmes d'information et de réservation aériens (SIR).</p> <p>L'aéroport de Lyon St Exupéry apparaît particulièrement exposé aux nouveaux risques induits par le projet de décret. Au-delà des enjeux liés à la ligne CDG-Lyon, cette plateforme permet également au Groupe Air France d'offrir des liaisons entre régions françaises pour lesquelles il n'y a pas d'alternative, via une structure de Hub qui permet par exemple de relier efficacement Marseille à Brest, Strasbourg ou Rennes. Sur les vols entre Marseille et Lyon, 90% des passagers sont ainsi en correspondance au-delà de Lyon. Une remise en question de la liaison aérienne Marseille-Lyon, en conséquence de l'application du projet de décret, remettrait en question l'ensemble de la desserte du réseau régional du Groupe Air France au départ de Lyon, dont l'économie est déjà très fragile.</p> <p>En conclusion, le groupe Air France-KLM souhaite :</p> <p>1/ rappeler son plein engagement pour un développement d'une intermodalité efficace par la coopération entre les différents modes de transports, en favorisant les plus décarbonés chacun dans leur domaine de pertinence.</p> <p>2/ alerter sur le fait que le projet de décret sous sa forme actuelle ne permet pas de garantir, au départ des capitales régionales françaises, le risque de détournement des flux de correspondances vers des Hubs de pays tiers.</p> <p>L'affaiblissement du Hub de Roissy qui en résulterait ne serait pas sans impact pour la connectivité de la France et de ses régions, et l'économie locale.</p>
10/01/2023	18:30	pour un décret qui limiterait de façon significative les vols inutilement polluants	<p>e m'oppose à titre de citoyen à ce décret très insuffisant, les vols intérieurs n'ont aujourd'hui plus de raison d'être étant donné l'engagement de l'Etat en termes de réduction des émissions carbone. Leur suppression complète représenterait une précieuse opportunité de réduire notre empreinte carbone, à l'heure où des efforts beaucoup plus importants vont nous être collectivement demandés pour atténuer la catastrophe. La condition d'alternative ferroviaire suffisante est un mauvais prétexte, il est au contraire de la responsabilité de l'Etat de développer ces alternatives (amélioration des</p>

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

			<p>dessertes, développement d'un train de nuit de qualité pour les plus longues distances) plutôt que de miser sur une ligne aérienne qui, pour le bénéfice de quelques-uns alourdit encore un peu plus nos émissions au détriment de l'ensemble de la population.</p> <p>En conséquence, je demande qu'à minima soit respecté, conformément aux engagements étatiques, la proposition de la Convention citoyenne pour le climat, à savoir suppression immédiate de l'ensemble des trajets de moins de 4h.</p>
10/01/2023	18:50	urgence climatique	<p>Une réelle politique des transports implique de faire des choix forts et cohérents. Le choix du rail doit être soutenu et renforcé. Arrêt du soutien au secteur aérien (taxons le kérosène, augmentation de la TVA sur les billets, arrêt des subventions aux aéroports et lignes aériennes). Interdiction des vols quand des solutions de train de moins de 4h existent et suppression de toutes les dérogations qui vide la mesure de son sens.</p> <p>Le secteur aérien, si c'était un pays, serait le 7ème plus gros producteur de CO2 derrière le Japon mais devant l'Allemagne. Il doit entreprendre de réels efforts de diminution de ses activités polluantes.</p>
10/01/2023	20:34	Absence de données justifiant que Roissy serait une « destination à part entière »	<p>Bien que reconnaissant que l'article de loi visant à restreindre l'utilisation de l'avion « contribue à la lutte contre les problèmes graves rencontrés en matière d'environnement », le gouvernement cherche par ce décret à en réduire encore la portée, pourtant déjà considérablement réduite par rapport à la volonté exprimée par la convention citoyenne.</p> <p>https://rester-sur-terre.org/aviation-les-demandes-de-la-convention-citoyenne-lessivees-par-la-loi-climat-et-resilience/</p> <p>Voici comment :</p> <p>la Commission européenne ayant exclu qu'il puisse « être dérogé à cette interdiction lorsque les services aériens assurent majoritairement le transport de passagers en correspondance », comme le prévoyait l'article 145, l'obstacle a été contourné en déclarant les aéroports possédant une gare TGV (aéroport de Roissy, aéroport de Lyon) « destination à part entière ». Pour le cas de Roissy, comme sa gare TGV ne peut être atteinte en moins de 2h30 depuis Nantes ou Bordeaux, les liaisons aériennes Nantes-Roissy et Bordeaux-Roissy pourraient ainsi être maintenues. Pour le cas de Lyon St Exupéry, il en serait de même avec la liaison aérienne Lyon-Marseille.</p> <p>Nous contestons fortement cette qualification de « destination à part entière ». En disant cela, on sous-entend en effet que la majorité des passagers arrivant à Roissy y viendraient pour prendre un avion ou pour une activité à proximité et non pour se rendre à Paris ou dans l'agglomération parisienne. Est-ce bien le cas ? La note explicative ne le justifie en aucune manière.</p> <p>RESTER SUR TERRE – STAY GROUNDED est un réseau citoyen dédié à l'action, s'appuyant sur des bases scientifiques et regroupant plus de 190 associations et collectifs à travers le monde. Il milite pour la réduction du transport aérien et de ses impacts négatifs. Il s'oppose également aux politiques climatiques illusoires et trompeuses comme la compensation carbone et les agrocarburants.</p> <p>https://rester-sur-terre.org</p>

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

10/01/2023	21:22	Participation à la consultation	Je m'oppose en tant que citoyenne à ce décret insuffisant. Les vols intérieurs n'ont aujourd'hui plus de raison d'être étant donné l'engagement de l'État en terme de réduction des émissions carbone. La condition d'alternative ferroviaire suffisante est un mauvais prétexte, il est de la responsabilité de l'État de développer ces alternatives plutôt que de miser sur une ligne aérienne qui, pour le bénéfice de quelques uns, alourdit encore un peu plus nos émissions au détriment de l'ensemble de la population. En conséquence, je demande qu'à minima soit respecté, conformément aux engagements étatiques, la proposition de la Convention Citoyenne pour le climat, à savoir la suppression immédiate de l'ensemble des trajets de moins de 4 heures
------------	-------	---------------------------------	--

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

10/01/2023	23:21	Réponse du Réseau Action Climat - Décret d'application article 145 de la loi Climat et Résilience	<p>Réponse du Réseau action climat - Décret d'application article 145 de la loi Climat et Résilience 10 janvier 2023</p> <p>Le Réseau Action Climat regroupe 27 ONG nationales qui luttent contre les causes du changement climatique.</p> <p>Contexte</p> <p>Commençons par rappeler que le secteur des transports est responsable de plus de 30% des émissions de CO2 en France, ce qui en fait le premier secteur émetteur.</p> <p>Ses émissions stagnent depuis 10 ans et le Haut Conseil pour le climat dans son rapport annuel de 2021 signalait qu'il fallait multiplier par 5 les efforts dans ce secteur pour atteindre nos objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>Ce constat est encore plus prégnant pour le secteur aérien. Alors que les émissions de l'ensemble du secteur stagnent, celles du secteur aérien, elles, continuent d'augmenter : +16% entre 2014 et 2019 pour le transport aérien national et +13,6% sur la même période pour le transport aérien international au départ de la France. A ces émissions de CO2, il convient d'ajouter les effets-non CO2 de l'aviation, en particulier ceux induits par les traînées de condensation. L'émission à haute altitude d'oxydes d'azote (NOx), de vapeur d'eau et de particules fines ont notamment pour effet de multiplier par deux à trois l'effet du CO2 seul.</p> <p>Cette tendance est incompatible avec nos objectifs climatiques et avec une juste répartition des efforts de la transition. En effet, rappelons que plus de 80% de la planète n'a jamais pris l'avion, et que seuls 4% de la population française prend l'avion régulièrement. Ainsi, chaque retard observé par le secteur aérien devra être compensé par des efforts supplémentaires dans d'autres secteurs, comme l'automobile. Outre la menace que cela fait peser sur notre capacité à atteindre nos objectifs climatiques, cela doit nous interroger sur qui doit porter la transition écologique.</p> <p>Il y a aujourd'hui un consensus scientifique autour de la nécessité de réduire le trafic aérien pour être en mesure de réduire significativement les émissions de l'aviation.</p> <p>Les publications qui vont en ce sens sont multiples et réalisées par des acteurs variés : Le référentiel Aviation-Climat des professeurs chercheurs de l'école Isae-Supaéro conclut à un nécessaire arbitrage entre les niveaux de trafic actuels et l'atteinte de nos objectifs climatiques. Les 3 scénarios de l'Ademe font état d'une réduction du trafic aérien (choisie ou subie, en fonction des scénarios, mais incontournable).</p>
------------	-------	---	---

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

		<p>Le rapport "Pouvoir voler en 2050" du shift project conclue que les solutions technologiques sont incertaines et insuffisantes pour réduire suffisamment les émissions du secteur aérien.</p> <p>Le Haut Conseil pour le Climat dans son dernier rapport souligne que "la décarbonation du secteur aérien passera nécessairement par une réduction du trafic ale aérien"</p> <p>Acteurs institutionnels, agences d'état, think tank, chercheurs experts en aéronautique ... Tout le monde converge autour de la nécessité de réduire le trafic aérien pour contrer l'augmentation constante des émissions du secteur aérien.</p> <p>Pour organiser cette réduction du trafic aérien, la Convention Citoyenne pour le Climat a proposé à l'issue de ses travaux d'interdire toute ligne intérieure aérienne pour laquelle il existe une alternative en train en moins de 4 heures. L'ambition de cette proposition a été largement réduite à la suite des débats parlementaires pour aboutir au décret d'application qui fait l'objet de cette consultation.</p> <p>Une mesure ambitieuse transformée en mesure uniquement symbolique</p> <p>Si la volonté de réglementer les lignes intérieures pour des raisons environnementales est incontestablement pionnière et doit être saluée, l'impact effectif de la mesure retenue n'est pas à la hauteur de la marche à franchir.</p> <p>En 2020, le Réseau Action Climat évaluait à partir des modélisations de Transport & Environnement l'impact sur les émissions CO2 de différents scénarios de suppression de lignes intérieures.</p> <p>Dans un "scénario 2h30" qui prend en compte une suppression des lignes intérieures pour lesquelles il existe une alternative en train en moins de 2h30 et en excluant les HUB, la baisse est négligeable :</p> <ul style="list-style-type: none">baisse de 6,6% les émissions de CO2 issues des vols métropolitainsbaisse de 0,5% les émissions de l'ensemble des vols au départ de la France <p>Or, ce scénario inclut : Bordeaux-Paris, Lyon-Paris, Nantes-Paris, ParisRennes, Lyon-Marseille les liaisons suivantes : Bordeaux-Paris, Lyon-Paris, Nantes-Paris, Paris-Rennes, Lyon-Marseille.</p> <p>Soit deux de plus que la version actuelle du décret d'application. L'impact sur les émissions de CO2 est donc encore inférieur à celle évaluée ci-dessus.</p> <p>A titre de comparaison, un scénario supprimant les lignes à moins de 5 heures en train aurait un réel bénéfice climat :</p> <ul style="list-style-type: none">baisse de 60,6 % les émissions de CO2 issues des vols métropolitainsbaisse de 4,5 % les émissions de l'ensemble des vols au départ de la France <p>Ce seraient alors 39 connexions sur les 108 existantes qui seraient concernées.</p>
--	--	--

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

D'une mesure symbolique, on passerait alors à une mesure réellement ambitieuse, à la hauteur des efforts à fournir pour réduire significativement les émissions du secteur aérien.

Une ambition réaliste

Dans les raisons mises en avant pour justifier le manque d'ambition du présent décret d'application et de la mesure retenue dans la loi Climat et Résilience (par rapport à celle proposée par la Convention Citoyenne pour le Climat), figure l'insuffisance des alternatives en train.

Pourtant, le Réseau Action Climat a également réalisé une étude afin d'étudier la capacité du réseau ferroviaire à absorber le report de voyageurs qu'occasionnerait la suppression des lignes intérieures pour lesquelles il existe une alternative en train en moins de 4h, comme le proposait la Convention Citoyenne pour le Climat.

Les conclusions de cette étude sont édifiantes : l'ensemble des voyageurs aériens des lignes métropolitaines pour lesquelles il existe une alternative en train en moins de 4h pourrait être reporté sur le train, tant à l'échelle de la journée entière qu'en heure de pointe.

L'étude conclut même que pour les liaisons ferroviaires de plus de 4h, le train demeure en mesure d'absorber l'ensemble des voyageurs aériens journaliers sous réserve d'un léger renforcement de l'offre sur la ligne Paris-Toulouse et sur la ligne Paris-Nice (un train supplémentaire par sens et par jour sur chacune des deux lignes).

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

10/01/2023	23:22	Réponse du Réseau Action Climat - Décret d'application article 145 de la loi Climat et Résilience	<p>Réponse du Réseau action climat - Décret d'application article 145 de la loi Climat et Résilience 10 janvier 2023</p> <p>Le Réseau Action Climat regroupe 27 ONG nationales qui luttent contre les causes du changement climatique.</p> <p>Contexte</p> <p>Commençons par rappeler que le secteur des transports est responsable de plus de 30% des émissions de CO2 en France, ce qui en fait le premier secteur émetteur.</p> <p>Ses émissions stagnent depuis 10 ans et le Haut Conseil pour le climat dans son rapport annuel de 2021 signalait qu'il fallait multiplier par 5 les efforts dans ce secteur pour atteindre nos objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>Ce constat est encore plus prégnant pour le secteur aérien. Alors que les émissions de l'ensemble du secteur stagnent, celles du secteur aérien, elles, continuent d'augmenter : +16% entre 2014 et 2019 pour le transport aérien national et +13,6% sur la même période pour le transport aérien international au départ de la France. A ces émissions de CO2, il convient d'ajouter les effets-non CO2 de l'aviation, en particulier ceux induits par les traînées de condensation. L'émission à haute altitude d'oxydes d'azote (NOx), de vapeur d'eau et de particules fines ont notamment pour effet de multiplier par deux à trois l'effet du CO2 seul.</p> <p>Cette tendance est incompatible avec nos objectifs climatiques et avec une juste répartition des efforts de la transition. En effet, rappelons que plus de 80% de la planète n'a jamais pris l'avion, et que seuls 4% de la population française prend l'avion régulièrement. Ainsi, chaque retard observé par le secteur aérien devra être compensé par des efforts supplémentaires dans d'autres secteurs, comme l'automobile. Outre la menace que cela fait peser sur notre capacité à atteindre nos objectifs climatiques, cela doit nous interroger sur qui doit porter la transition écologique.</p> <p>Il y a aujourd'hui un consensus scientifique autour de la nécessité de réduire le trafic aérien pour être en mesure de réduire significativement les émissions de l'aviation.</p> <p>Les publications qui vont en ce sens sont multiples et réalisées par des acteurs variés : Le référentiel Aviation-Climat des professeurs chercheurs de l'école Isae-Supaéro conclut à un nécessaire arbitrage entre les niveaux de trafic actuels et l'atteinte de nos objectifs climatiques. Les 3 scénarios de l'Ademe font état d'une réduction du trafic aérien (choisie ou subie, en fonction des scénarios, mais incontournable).</p>
------------	-------	---	---

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

		<p>Le rapport "Pouvoir voler en 2050" du shift project conclue que les solutions technologiques sont incertaines et insuffisantes pour réduire suffisamment les émissions du secteur aérien.</p> <p>Le Haut Conseil pour le Climat dans son dernier rapport souligne que "la décarbonation du secteur aérien passera nécessairement par une réduction du trafic ale aérien"</p> <p>Acteurs institutionnels, agences d'état, think tank, chercheurs experts en aéronautique ... Tout le monde converge autour de la nécessité de réduire le trafic aérien pour contrer l'augmentation constante des émissions du secteur aérien.</p> <p>Pour organiser cette réduction du trafic aérien, la Convention Citoyenne pour le Climat a proposé à l'issue de ses travaux d'interdire toute ligne intérieure aérienne pour laquelle il existe une alternative en train en moins de 4 heures. L'ambition de cette proposition a été largement réduite à la suite des débats parlementaires pour aboutir au décret d'application qui fait l'objet de cette consultation.</p> <p>Une mesure ambitieuse transformée en mesure uniquement symbolique</p> <p>Si la volonté de réglementer les lignes intérieures pour des raisons environnementales est incontestablement pionnière et doit être saluée, l'impact effectif de la mesure retenue n'est pas à la hauteur de la marche à franchir.</p> <p>En 2020, le Réseau Action Climat évaluait à partir des modélisations de Transport & Environnement l'impact sur les émissions CO2 de différents scénarios de suppression de lignes intérieures.</p> <p>Dans un "scénario 2h30" qui prend en compte une suppression des lignes intérieures pour lesquelles il existe une alternative en train en moins de 2h30 et en excluant les HUB, la baisse est négligeable :</p> <p>baisse de 6,6% les émissions de CO2 issues des vols métropolitains baisse de 0,5% les émissions de l'ensemble des vols au départ de la France</p> <p>Or, ce scénario inclut : Bordeaux-Paris, Lyon-Paris, Nantes-Paris, ParisRennes, Lyon-Marseille les liaisons suivantes : Bordeaux-Paris, Lyon-Paris, Nantes-Paris, Paris-Rennes, Lyon-Marseille.</p> <p>Soit deux de plus que la version actuelle du décret d'application. L'impact sur les émissions de CO2 est donc encore inférieur à celle évaluée ci-dessus.</p> <p>A titre de comparaison, un scénario supprimant les lignes à moins de 5 heures en train aurait un réel bénéfice climat :</p> <p>baisse de 60,6 % les émissions de CO2 issues des vols métropolitains baisse de 4,5 % les émissions de l'ensemble des vols au départ de la France</p> <p>Ce seraient alors 39 connexions sur les 108 existantes qui seraient concernées.</p>
--	--	--

Extraction brute des commentaires de la consultation du public sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30

D'une mesure symbolique, on passerait alors à une mesure réellement ambitieuse, à la hauteur des efforts à fournir pour réduire significativement les émissions du secteur aérien.

Une ambition réaliste

Dans les raisons mises en avant pour justifier le manque d'ambition du présent décret d'application et de la mesure retenue dans la loi Climat et Résilience (par rapport à celle proposée par la Convention Citoyenne pour le Climat), figure l'insuffisance des alternatives en train.

Pourtant, le Réseau Action Climat a également réalisé une étude afin d'étudier la capacité du réseau ferroviaire à absorber le report de voyageurs qu'occasionnerait la suppression des lignes intérieures pour lesquelles il existe une alternative en train en moins de 4h, comme le proposait la Convention Citoyenne pour le Climat.

Les conclusions de cette étude sont édifiantes : l'ensemble des voyageurs aériens des lignes métropolitaines pour lesquelles il existe une alternative en train en moins de 4h pourrait être reporté sur le train, tant à l'échelle de la journée entière qu'en heure de pointe.

L'étude conclut même que pour les liaisons ferroviaires de plus de 4h, le train demeure en mesure d'absorber l'ensemble des voyageurs aériens journaliers sous réserve d'un léger renforcement de l'offre sur la ligne Paris-Toulouse et sur la ligne Paris-Nice (un train supplémentaire par sens et par jour sur chacune des deux lignes).