



N° 2005

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 5 juin 2019.

PROPOSITION DE LOI

*visant à remplacer les vols intérieurs par le train
(quand c'est possible...),*

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

François RUFFIN, Delphine BATHO, Ugo BERNALICIS, Caroline FIAT, Sébastien JUMEL, Bastien LACHAUD, Michel LARIVE, Sébastien NADOT, Danièle OBONO, Mathilde PANOT, Dominique POTIER, Loïc PRUD'HOMME, Jean-Hugues RATENON, Muriel RESSIGUIER, Sabine RUBIN, Bénédicte TAURINE,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

« Nous avons franchi pour la première fois le cap des 200 millions de voyages ». Le président de l'Union de l'aviation française, Thomas Juin, présentait ainsi, ravi, le bilan 2018 du trafic aérien français. Et le trafic intérieur, notamment, a cru de 4 %, dopé par les trajets transversaux ne passant pas par Paris ⁽¹⁾.

Faut-il s'en réjouir, pourtant ?

Faut-il se réjouir de cette croissance ?

Faut-il se réjouir, également, de son coût écologique ?

C'est pourquoi, dans une optique de justice climatique, nous proposons de mettre fin aux vols courts - notamment lorsqu'existe une substitution possible, évidente, par le train.

1. Injustice climatique

Selon l'éco-calculateur de la direction de l'aviation civile, un aller-retour Paris-Marseille en avion émet 195 kg de CO² par passager ⁽²⁾. Ce même aller-retour effectué en TGV en émet 4,14 ⁽³⁾, soit près de 50 fois moins. Ces chiffres ne prennent même pas en compte les autres substances émises par l'aviation, qui augmentent substantiellement son forçage radiatif, c'est-à-dire son impact sur le changement climatique ⁽⁴⁾. Samedi 6 avril, quatorze avions ont ainsi décollé de l'aéroport Marseille-Provence pour rallier les tarmacs parisiens, et pour gagner au mieux deux heures, tout au plus. Deux heures qui coûtent donc cinquante fois plus de CO².

Plus de 20 % du trafic aérien en France est exclusivement métropolitain ⁽⁵⁾, et concerne majoritairement des villes bien reliées au réseau ferroviaire : les dix aéroports français les plus fréquentés sont situés dans des agglomérations desservies par des trains à grande vitesse.

(1) Statistiques du trafic aérien - Ministère de la transition écologique et solidaire.

(2) Ce chiffre inclut les émissions associées au vol ainsi que les émissions associées à la production et la distribution de carburant <https://eco-calculateur.dta.aviation-civile.gouv.fr/>

(3) <https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/emission-co2-tgv/table/>

(4) Ainsi, l'Agence fédérale pour l'environnement autrichienne propose par exemple d'assigner un indice de forçage radiatif de 2,7 à ces effets additionnels, c'est à dire un impact 2,7 fois plus important que le CO₂.

(5) Bulletin statistique du trafic aérien commercial, Année 2017 - DGAC, avril 2018.

2. Injustice sociale

Le transport aérien bénéficie surtout aux plus aisés. Seulement 5 % de la population mondiale a déjà pris l'avion. En France, la moitié des déplacements par avion est le fait des 2 % de personnes dont les revenus par unité de consommation sont les plus élevés⁽⁶⁾. Les voyages pour motif professionnel sont aussi l'apanage des plus hauts revenus.

Si l'on estime que le voyage en avion est un bien potentiel, pour le voyage, les découvertes, il est légitime que la collectivité répartisse leur opportunité de manière équitable et cohérente avec les politiques climatiques.

3. Injustice fiscale

Le privilège d'une minorité se construit grâce à l'effort économique de tous. Le transport aérien jouit d'une taxation des billets d'avion réduite, à hauteur de 10 % et de l'exonération de TVA sur les carburants. Les ONG estiment le manque à gagner fiscal à 3,6 milliards d'euros en 2019. Le Gouvernement peut taxer le kérosène sur les vols intérieurs, il repousse néanmoins la mesure à une éventuelle décision européenne. Le maintien sous perfusion de liaisons aériennes par les exonérations fiscales et autres aides publiques est un choix politique écologiquement et socialement injuste : porté par tous, il profite à une élite qui fait payer au prix fort les conséquences environnementales de son mode de consommation sur toute la planète⁽⁷⁾.

4. Injustice territoriale

En parallèle, le réseau des chemins de fer français se dé-densifie : des petites gares, des lignes ferment. La croissance du transport aérien s'est faite parallèlement au détricotage du maillage ferroviaire. Le déclin du rail est renforcé par la libéralisation du marché des cars longue distance. Avec l'avion et le TGV, la primauté va aux grandes métropoles, renforçant les inégalités territoriales. Les métropolitains dans des avions, les pauvres et les ruraux dans des cars. L'évolution des temps de trajets en train depuis le début des années 1960⁽⁸⁾ permet de montrer que, pour certains territoires, le temps de trajet en train a été augmenté – quand les lignes n'ont pas été simplement supprimées. Pour faire Paris-Amiens, le temps de trajet a augmenté de 8 minutes depuis 1973, 12 minutes pour faire Paris-Boulogne

(6) Enquête nationale transports et déplacements 2008.

(7) Les aides au transport aérien, dommageables au climat et injuste – Réseau action climat, 2017.

(8) « SNCF, votre ligne s'est-elle dégradée au fil du temps? » Le Monde, 30/04/2018.

par rapport à l'an 2000, 20 minutes pour faire Paris - Cherbourg par rapport à 1996, 11 minutes pour faire Paris - Clermont-Ferrand par rapport à 2006, 16 minutes pour Paris-Limoges, etc.

Notre réseau ferroviaire est centré sur Paris, ce qui participe d'une dynamique néfaste d'égalité des territoires. Par ailleurs les quelques lignes transversales sont mises en difficulté, voire ne sont plus exploitées : il n'est par exemple plus possible de joindre Lyon et Bordeaux sans correspondance, alors qu'une ligne ferroviaire directe existe.

La chute du nombre de trains de nuit est un autre grand symbole : il n'existe aujourd'hui plus que deux lignes exploitées. En Suède pourtant, ces trains de nuit ont vu leur fréquentation croître de 63 % en 2017⁽⁹⁾. Ces lignes permettent de désenclaver, à un coût écologique soutenable, des territoires qui ne sont pas desservis par les lignes ferroviaires à grande vitesse. Le Sénat a d'ailleurs reconnu l'importance de développer ces services.

5. Une mesure forte à la hauteur des enjeux

Se féliciter de la croissance de l'activité des aéroports français répond toujours au même refrain : accélérer, accélérer, accélérer. Il est grand temps d'atterrir. Pour s'aligner sur une trajectoire compatible avec les 1,5 °C en France, les émissions de CO2 doivent baisser d'au moins 55 % d'ici 2030. Ces objectifs sont incompatibles avec la croissance du transport aérien, ni même avec son maintien.

Ce n'est pas qu'une affaire de comportements individuels : la volonté politique doit suivre. La liberté de voyager n'est pas la liberté de polluer. Il faut une décroissance mondiale des vols, il faut que les vols soient utiles, il faut que la répartition des vols soit équitable.

Et on ne saurait attendre l'Europe pour agir. Des réflexions s'amorcent à Bruxelles, et tant mieux, pour instaurer des mesures fiscales sur le transport aérien, mais dans combien de décennies aboutiront-elles ? Dès maintenant, il nous faut des décisions nationales fortes, qui ouvrent un autre chemin. C'est pourquoi nous proposons, comme première étape, d'interdire les vols domestiques substituables par un trajet en train, sans correspondance, **lorsque l'avion ne fait pas gagner beaucoup de temps, ce que nous quantifions à la durée du vol plus 2 h 30.**

(9) « Les trains de nuit renaissent en Europe » - Reporterre, 24/24/2018.

Avec des estimations les plus basses possibles, il faut en moyenne une heure pour faire le trajet entre l'aéroport et le cœur de ville, au départ et à l'arrivée. À cela s'ajoute un temps d'embarquement d'au moins 30 minutes. La perte de temps potentielle est donc en réalité de une heure.

Une telle mesure serait cohérente avec l'article 20 du règlement communautaire 1008/2008 qui précise : « 1. Lorsqu'il existe des problèmes graves en matière d'environnement, l'État membre responsable peut limiter ou refuser l'exercice des droits de trafic, notamment lorsque d'autres modes de transport fournissent un service satisfaisant. »

Nous rejoindrions le peloton des nations européennes qui prennent au sérieux cette question, les Pays-Bas, la Belgique ou la Suède. Début mars 2019, le parlement néerlandais a par exemple demandé à son gouvernement de mettre fin à la liaison Amsterdam-Bruxelles, aisément substituable en train.

Cette mesure permettrait d'éviter au moins **1,1 à 1,2 million de tonnes équivalent CO₂ par an**, soit l'équivalent de l'empreinte carbone de 100 000 personnes⁽¹⁰⁾.

Explication du dispositif :

Lorsqu'un trajet en train sans correspondance existe, qu'il permet un temps de trajet équivalent au temps de trajet en avion plus 2 h 30, l'autorité administrative ne délivrera pas d'autorisation d'exploiter une ligne régulière.

Cette interdiction prendra effet deux ans à compter du vote de cette proposition de loi, ce qui laisse le temps aux compagnies et aéroports impactés d'anticiper cette régulation.

(10) Bulletin statistique du trafic aérien commercial – DGAC 2018.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① L'article L. 6412-3 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « L'autorité administrative doit interdire ou limiter les services mentionnés au premier alinéa du présent article lorsqu'ils sont exécutés entre des arrêts dont la liaison est assurée sans correspondance par un service régulier de transport empruntant le réseau ferré défini à l'article L. 2122-1, dans la mesure où ce service garantit un déplacement d'une durée au maximum supplémentaire de deux heures trente minutes en comparaison au temps prévu du trajet en avion. Dans le respect de l'article 20 du règlement (CE) 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, ces limitations sont réévaluées tous les trois ans. »

Article 2

L'article 1^{er} entre en vigueur à une date fixée par décret et au plus tard le premier jour du vingt-quatrième mois suivant la publication de la présente loi.

Annexe

**Liste indicative (non-exhaustive) de trajets aériens courts
et impact de la proposition de loi**

Les trajets ont été identifiés sur les sites de vente de billets

Trajet	Avion		Train		Statut après la loi
	Nombre de vols par jour <i>(au 15 août 2019)</i>	Temps de trajet en avion <i>(plus court sauf précisé)</i>	Nombre de trains par jour <i>(au 15 août 2019)</i>	Temps de trajet en train <i>(plus court, sans correspondance)</i>	
Paris – Bruxelles	2 vols	0h55	22 trains	1h27	Interdiction
Paris - Marseille	17 vols	1h20	17 trains	3h05	Interdiction
Paris - Rennes	3 vols	1h	22 trains	1h25	Interdiction
Paris - Lyon	7 vols	1h05	27 trains	1h57	Interdiction
Paris - Nantes	8 vols	1h05	19 trains	1h57	Interdiction
Paris-Brest	8 vols	1h10	10 trains	3h25	Interdiction
Paris-Toulouse	39 vols	1h15	8 trains	4h07	Maintenue
Paris-Bordeaux	16 vols	1h10	29 trains	2h04	Interdiction
Paris - Montpellier	14 vols	1h15 temps médian	11 trains	3h09	Interdiction
Paris- Bale- Mulhouse	1 vol	1h20	12 trains	2h40	Interdiction
Paris-Béziers	1 vol	1h30	7 trains	3h59	Interdiction
Paris-Agen	2 vols	1h30	4 trains	3h13	Interdiction
Paris-Biarritz	10 vols	1h2 temps médian	4 trains	4h06	Maintenue
Paris-Clermont Ferrand	6 vols	1h temps médian	8 trains	3h17	Interdiction
Paris-Lorient	2 vols	1h15	9 trains	2h57	Interdiction
Paris-Pau	8 vols	1h20 temps médian	3 trains	4h18	Maintenue
Paris-Toulon- Hyères	8 vols	1h25 temps médian	8 trains	3h51	Maintenue

Trajet	Avion		Train		Statut après la loi
	Nombre de vols par jour <i>(au 15 août 2019)</i>	Temps de trajet en avion <i>(plus court sauf précisé)</i>	Nombre de trains par jour <i>(au 15 août 2019)</i>	Temps de trajet en train <i>(plus court, sans correspondance)</i>	
Paris-Agen	2 vols	1h30	13 trains	3h	Interdiction
Paris-Brive	3 vols	1h	9 trains	4h19	Maintenue
Paris-Limoges	2 vols	1h10	9 trains	3h15	Interdiction
Paris-Quimper	3 vols	1h25 temps médian	9 trains	3h33	Interdiction
Paris-Tarbes	3 vols	1h25 temps médian	3 trains	5h10	Maintenue
Paris-La Rochelle	1 vol	1h25	7 trains	2h29	Interdiction
Paris-Montpellier	14 vols	1h15 temps médian	11 trains	3h09	Interdiction
Paris-Perpignan	4 vols	1h20 temps médian	6 trains	5h01	Maintenue
Paris-Nice	31 vols	1h25	6 trains	5h45	Maintenue
Lyon-Marseille	3 vols	0h55	19 trains	1h40	Interdiction
Lyon-Lille	2 vols	1h15	5 trains	3h	Interdiction
Lyon-Metz/Nancy	2 vols	1h05	2 trains	4h32	Maintenue
Lyon-Nantes	9 vols	1h15 temps médian	3 trains	4h24	Maintenue
Lyon-Nice	3 vols	0h55	2 trains	4h35	Maintenue
Lyon-Rennes	4 vols	1h25	2 trains	3h47	Interdiction
Lyon-Strasbourg	3 vols	1h05	3 trains	3h32	Interdiction
Lyon-Toulouse	8 vols	1h00 temps médian	2 trains	4h07	Maintenue
Marseille-Bordeaux	5 vols	1h05 temps médian	5 trains	5h42	Maintenue
Marseille-Lille	4 vols	1h35	5 trains	4h29	Maintenue

Trajet	Avion		Train		Statut après la loi
	Nombre de vols par jour <i>(au 15 août 2019)</i>	Temps de trajet en avion <i>(plus court sauf précisé)</i>	Nombre de trains par jour <i>(au 15 août 2019)</i>	Temps de trajet en train <i>(plus court, sans correspondance)</i>	
Marseille-Metz	2 vols	1h40	1 train	6h35	Maintenue
Marseille-Nantes	4 vols	1h25 temps médian	1 train	6h22	Maintenue
Marseille-Rennes	3 vols	1h35	3 trains	5h34	Maintenue
Marseille-Strasbourg	3 vols	1h15 temps médian	2 trains	5h42	Maintenue
Marseille-Toulouse	3 vols	1h10	5 trains	3h33	Interdiction
Nice-Monte-Carlo	48 vols	0h06	48 trains (au moins)	0h21	Interdiction
Nantes-Bordeaux	2 vols	0h55	3 trains	5h10	Maintenue
Nantes-Lille	4 vols	1h10	2 trains	4h09	Maintenue
Nantes-Strasbourg	4 vols	1h25	2 trains	4h54	Maintenue
Nantes-Montpellier	3 vols	1h20	1 train	6h30	Maintenue
Bâle/Mulhouse-Lyon			5 trains	2h47	NA
Bâle/Mulhouse-Marseille	1 vols	1h25	2 trains	4h37	Maintenue
Bâle/Mulhouse-Nice	2 vols	1h15	1 train	7h50	Maintenue
Bordeaux-Lille	4 vols	1h20	2 trains	4h39	Maintenue
Bordeaux-Montpellier	1 vol	1h10	5 trains	4h17	Maintenue
Bordeaux-Strasbourg	2 vols	1h35	1 train	5h37	Maintenue
Lille-Montpellier	1 vols	1h35	2 trains	5h01	Maintenue
Lille-Strasbourg	2 vols	1h05	2 trains	2h46	Interdiction
Rennes-Strasbourg	1 vol	1h15	1 trains	4h22	Maintenue
Rouen-Lyon	1 vol	1h10	1 train	3h41	Maintenue

Trajet	Avion		Train		Statut après la loi
	Nombre de vols par jour <i>(au 15 août 2019)</i>	Temps de trajet en avion <i>(plus court sauf précisé)</i>	Nombre de trains par jour <i>(au 15 août 2019)</i>	Temps de trajet en train <i>(plus court, sans correspondance)</i>	
Châteauroux-Toulouse			3 trains	4h31	NA
Brest-Rennes	1 vol	0h50	14 trains	1h57	Interdiction
Nice-MonteCarlo	48 vols	0h06	48 trains (au moins)	0h21	Interdiction

