

ASSEMBLÉE NATIONALE

24 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 3 (Rect)

présenté par
M. Ruffin et Mme Batho

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

L'article L. 6412-3 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« 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 et 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. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Nous proposons un amendement visant à limiter certains vols substituables par le train avec un temps de trajet comparable.

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. Ce même aller-retour effectué en TGV en émet près de 50 fois moins !

Chaque jour, environ quatorze avions décollent 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, 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.

De plus, 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.

Pour contrer cette logique des plus riches responsables de la majeure partie des pollutions au détriment du ferroviaire, transport écologique et populaire par excellence, nous proposons de limiter le trafic aérien lorsque des alternatives en train, sans correspondance et de durée comparable, existent.

Au-delà du signal prix vers les consommateurs, la limitation par les autorités de l'offre commerciale envoie un signal fort, équitable et acceptable.