

## **Annexe au document « position de la FNAUT sur le transport aérien » : Comment réduire le trafic aérien intérieur ou avec les pays limitrophes**

### **L'alternative ferroviaire**

**Le train Intercités (IC)** de jour est indispensable au voyageur, mais trop lent pour concurrencer l'avion, alors qu'il peut concurrencer la voiture, le covoiturage longue distance et le car Macron : un trajet dure souvent plus de 4h, ce qui ne permet pas de faire un aller-retour dans la journée (une demande des hommes d'affaires pour limiter les contraintes de la vie professionnelle) et prend une bonne demi-journée pour un déplacement de week-end.

Dans le cas particulier des relations à courte distance (Nantes-Bordeaux, Toulouse-Marseille), le train IC de jour est évidemment plus efficace, mais le trafic aérien concurrencé est très faible, voire marginal.

Quant aux trains de nuit, ils ont une capacité très inférieure à celle des trains de jour, surtout quand leur confort est amélioré : la possibilité d'un report du trafic aérien sur le train de nuit ne doit donc pas être surestimée. Le trafic annuel des ÖBB (1,5 million de voyageurs en 2018) est équivalent à 12 000 vols par an (en admettant que tous les voyageurs se seraient reportés sur l'avion en l'absence de train de nuit), à comparer aux 310 000 vols, en 2018, en trafic intérieur français. Il ne faut donc pas se faire d'illusions sur la possibilité de reporter du trafic aérien sur les trains IC de jour ou de nuit.

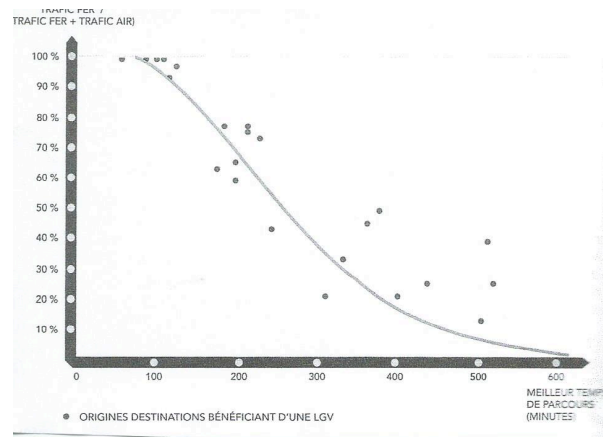
Cette conclusion pourrait être modifiée si un « TGV couchettes » (circulant la nuit à grande vitesse sur les LGV, donc pouvant partir plus tard, arriver plus tôt et aller plus loin en Europe) était introduit, ce qui supposerait des plages travaux plus réduites et la résolution de conflits avec les riverains des LGV à propos du bruit.

L'outil adapté est **le TGV** (sur les axes radiaux car le trajet dure 4h30 en TGV intersecteur Nantes-Lyon par Massy). Il faut donc compléter le réseau des LGV, en desservant Toulouse, Toulon et Nice (le trafic aérien correspondant est d'environ 6,75 Mpax soit environ 25 % du trafic intérieur). Sur des distances de 600 à 800 km, la part de marché du train est bien plus élevée en Espagne, France, Italie, pays bien équipés en LGV (Madrid-Barcelone 80%, Paris-Marseille 70%, Milan-Rome 67%) qu'en Allemagne ou en Angleterre (Hambourg-Munich 15%, Londres-Glasgow 12%). Arrêter la construction des LGV, c'est se priver d'un outil de lutte contre le réchauffement climatique (le TGV émet 36 fois moins de gaz à effet de serre que l'avion et 16 fois moins que la voiture).

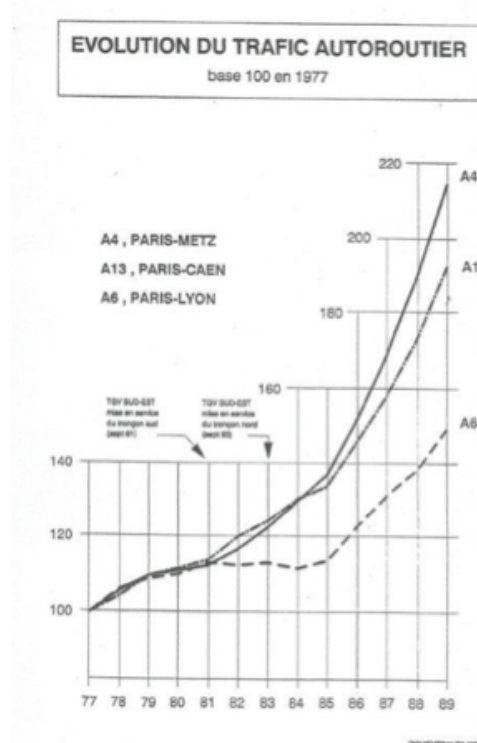
A noter que le TGV souffre de deux idées fausses :

- le TGV ne concurrencerait l'avion que si le trajet dure au plus 3h (affirmation de la Cour des comptes et du COI). Or le « seuil critique » des 3h est un mythe, la part de marché du

rail (s'il est bien exploité) diminue de façon très progressive quand la durée du trajet augmente selon une courbe statistiquement établie sur la base des résultats constatés sur des dizaines de relations en France, Allemagne, Italie, Espagne, Japon (si le trajet dure 5h, le TGV capte encore, en moyenne, entre 25 % et 30 % du marché).



- le TGV concurrence aussi la voiture (source SNCF). Jusqu'en 1981, le trafic croît régulièrement sur toutes les autoroutes. A partir de 1981 (mise en service de la LGV Paris-Lyon), cette croissance est enrayerée sur l'autoroute A6 alors qu'elle se poursuit sur l'A13 Paris-Caen et l'A4 Paris-Metz. Après le contre-choc pétrolier de 1986, qui provoque une forte baisse du prix des carburants routiers, la croissance du trafic s'accélère : elle reprend sur l'A1, mais reste deux fois moins forte que sur l'A13 et l'A4, non concurrencées par le TGV. La stabilisation du trafic automobile sur l'A6 entre 1981 et 1986 est d'autant plus frappante que seule une partie de ce trafic s'effectue de bout en bout entre l'Île-de-France et la région lyonnaise et est donc soumis à la concurrence du TGV, le trafic de cabotage ne l'étant pas. Par la suite, la mise à 2 x 3 voies de l'A6 de bout en bout n'a jamais vu le jour (l'A6 est restée à 2 x 2 voies entre Auxerre et Beaune).



## **La taxation du kérosène**

La non-taxation du kérosène permet d'abaisser le prix du billet pour un trajet intérieur (professionnel ou personnel : familial, touristique), d'environ 11 €, à comparer au prix moyen du billet d'Air France (120 €) et des compagnies à bas coût (72 €). Si le kérosène était taxé, le trafic intérieur ne diminuerait que d'environ 9 % (le coefficient d'élasticité au prix est d'environ - 0.8). Contrairement à ce qui est souvent affirmé, l'effet serait donc faible.

Pour obtenir une réduction significative du trafic aérien intérieur, il faut donc taxer fortement le billet d'avion, comme cela a été fait en Allemagne (15 €), en Norvège et en Grande-Bretagne (30 €) ; la taxe est dérisoire en France (1,5 €) et n'a aucun impact sur le trafic aérien. En Autriche, un tarif minimum du billet, supérieur à celui de tout billet de train, est même imposé par l'Etat : 40 euros.

## **Les interdictions de vols**

Le gouvernement a exigé de la compagnie Air France, en échange d'une aide de 7 Md€, qu'elle supprime ses vols intérieurs dès que le trajet en TGV sur le même itinéraire dure moins de 2h30. Cette exigence est analogue à celle des députés Delphine Batho et François Ruffin de juin 2019, mais beaucoup moins radicale. Seules sont concernées les 4 lignes radiales qui relient Paris à Bordeaux, Nantes, Rennes et Lyon, soit une clientèle annuelle de 2,53 Mpax (13 % du trafic intérieur d'Air France et 2,5 % de son trafic total). Le ministre des transports pense pouvoir étendre cette interdiction aux compagnies à bas coût susceptibles de s'implanter sur les relations interdites à Air France. Les réactions des passagers et des compagnies aériennes sont encore inconnues.

Les interdictions de vols, préconisées par le RAC et le Shift Project jusqu'à un seuil de 4h à 5h, sont d'une efficacité douteuse : les relations à destination d'Orly et Roissy assurant des correspondances internationales devront être maintenues. Des voyageurs professionnels pourraient prendre des correspondances dans des hubs étrangers (Londres, Francfort, Amsterdam) par des relations autorisées, ne pouvant les prendre de bonne heure à Roissy ou Orly sans passer une nuit à l'hôtel ou étant obligés de changer de gare à Paris au prix de pertes de temps importantes. Les conséquences des interdictions de vols sur le système ferroviaire (capacité des LGV) n'ont pas été étudiées. D'autre part, la SNCF, en position de monopole, pourrait augmenter ses prix et réduire ses fréquences, incitant alors des passagers à se rendre à Orly ou Roissy en voiture ; en cas de grève, la mobilité longue distance serait bloquée.

L'avion doit payer ses coûts économiques et environnementaux quel que soit le motif du voyage. Tout mode de transport a son créneau de pertinence, l'avion reste justifié par les déplacements courts des professionnels, qui souhaitent pouvoir effectuer un aller-retour dans la journée afin de ménager leur vie de famille ; pour décourager l'usage personnel

de l'avion, il faut augmenter son coût en taxant fortement les billets mais en laissant le choix au consommateur, qui peut avoir besoin de l'avion en cas de circonstance exceptionnelle.

Comme le dit Philippe Cretin, président de la FNAUT PACA : « quand le train devient performant, le transport aérien se contracte naturellement (sur les axes radiaux), il est donc inutile de l'interdire ; quand il régresse (sur les axes transversaux), le transport aérien répond alors à des besoins et se développe ».