

Investir dans le ferroviaire pour réduire le nombre de vols entre Nantes et les villes françaises (+ Genève)

De nombreuses liaisons aériennes sans franchissement maritime sont concurrencées par le train. L'analyse des flux où les 2 modes sont en concurrence montre que l'avion n'assure que au plus 10% du trafic sur des trajets en train de 2h (exemple de Nantes Paris). Pour un parcours en train de 3 h, le train prend 60% du trafic, pour 5 h, il assure encore 30%, pour 7 h, 15%. (cité par Rail et Transport fin 2004). D'où l'intérêt de liaisons ferroviaires rapides, qui nécessitent des investissements, en LGV, mais aussi pour moderniser des lignes existantes.

A l'aéroport de Nantes, la moitié des vols (près de 40 000 mouvements/an – ou 110/jour - pour les vols commerciaux, 56 000 au total) sont des vols réguliers à destination de la France continentale, faisant donc moins de 800 km à vol d'oiseau, ce qui est dans le domaine de compétence du ferroviaire pour le voyageur. Les possibilités de report sur le fer sont à examiner pour réduire la gêne de l'aéroport (en plus des améliorations sur les aéronefs, les trajectoires...) et l'impact climatique des transports, très élevé dans le cas de l'aérien, faible pour le ferroviaire.

Avion et train peuvent être comparés en fréquence et temps de trajet, en n'oubliant pas les temps liés à l'enregistrement, à la sécurité, à l'éloignement des aéroports, qui font qu'il faut généralement prévoir de 1 à 2 h en supplément à la durée du vol avion (entre ¾ h et 1h 30 pour les vols nationaux) ; quant au coût, les offres spécifiques, les cartes de réduction ne permettent pas de comparer simplement les tarifs avion et train. Rappelons que le carburant aérien est toujours détaxé, qu'il ne paye pas les dégâts environnementaux qu'il cause, ce qui, espérons-le, ne sera pas toujours le cas (taxe carbone ?). Malgré cela l'énergie représente un tiers du coût du billet aérien, contre 5% pour le fer ; l'augmentation du coût de l'énergie est favorable au fer.

Distance à vol d'oiseau	Offre aérienne service aérien mi-2011, par jour moyen et par semaine	Offre ferroviaire service fer mi-2011, par jour moyen de semaine Les liaisons retenues sont les liaisons au kilométrage réduit, donc plus économiques, mais excluant dans certains cas les passages TGV par Paris, qui peuvent être plus rapides.	Conclusions
Liaisons courte distance (moins de 400 km) 8 500 mouvements/an sur Nantes Atlantique, soit 24/jour	Les lignes aériennes vers Limoges, le Havre, St Briec, Brest (fermé en 2008), n'ont pas survécu. Liaison vers Bordeaux (3 AR/J et 17/s) Les liaisons aériennes Air France vers Orly (4AR/j et 26/s) réouverte en 2010 pour reconquérir la clientèle vers les DOM TOM) et Roissy (4 AR /j et 28/s). Clermont (2 AR /j et 11/s)	- Offre ferroviaire qui devrait s'améliorer vers Brest (en fréquence et vitesse). Nantes Limoges direct nécessite de réouvrir Nantes Poitiers. Nantes le Havre nécessite pratiquement de passer par Paris. Nantes St Briec se fait via Rennes - La liaison vers Bordeaux a une faible fréquence (3 trains/jour), et est lente (4h15). Les collectivités prendraient les choses en main, souhaitant ramener la durée à 3h30 ou moins. Budget à réunir 200 à 300 millions € pour moderniser la ligne. - Les TGV intersecteurs (de province à province) passent à Massy près d' Orly (11 AR/j depuis Nantes) et à Roissy (4 AR /j). Le projet d'interconnexion Sud (horizon 2020) des lignes TGV desservirait directement l'aéroport d'Orly et permettrait de multiplier le nombre de TGV. Le débat public vient de se terminer. Solutions variant de 1,5 à 3 milliards € - Clermont , 3 AR /j en 6 à 7 h avec 2 changements. L'électrification en cours de Bourges Saincaize offre l'opportunité de trains directs en près de 5h. A plus long terme une nouvelle LGV Paris Lyon (Clermont) via Bourges permettrait de réduire ce temps de trajet, (LGV cependant classée non prioritaire par la Fnaut.).	Les lignes aériennes sont de plus en plus difficiles à rentabiliser sur courtes distances, du fait de l'offre ferroviaire et du développement du réseau autoroutier. - La liaison aérienne vers Bordeaux ne survit que parce que l'offre fer est de faible niveau. - Air France, qui veut alimenter ses vols longs courriers, mais ne veut pas favoriser la SNCF, sa concurrente sur les liaisons françaises, maintient des vols Nantes Paris pour ramener des clients sur ses vols moyens ou longs courriers. Elle pourrait agir comme d'autres compagnies aériennes (par exemple Corsairfly qui a mis en place une navette car entre Massy TGV et Orly) qui utilisent déjà le TGV comme mode de rabattement vers les aéroports parisiens. L'Etat, patron de la SNCF et de AF pourrait les inciter. - Des investissements ferroviaires qui ont trop entraîné devraient éliminer les liaisons aériennes à courte distance.
Liaisons moyenne distance 400 à 650 km 12 700 mouvements/an, soit 17,5/jour	La liaison Nancy Metz a été fermée Lille (3 AR /j et 16,5/s) Genève (2 AR/j et 22/s), Dijon (1AR/j et 6/s) liaison mise en service en 2011 avec un petit porteur Lyon (jusqu'à 5 A/R/j et 35/s) Nombre d'AR en baisse Montpellier (3AR/j et 18/s) Toulouse (4 AR /j et 25/s) 1 AR supplémentaire récent	- Le TGV Est offre 1AR direct/j en 4h pour Lorraine TGV , entre Nancy et Metz - L'offre ferroviaire vers Lille (4 AR/j en trajet direct de 4h10 en bonne part sur LGV) est presque « concurrentielle », - 5 AR /j en 6h15 pour Genève , via les gares parisiennes - Multiples possibilités pour Dijon par TGV avec changement à Paris (minimum 5h). Sur tracé direct et lignes classiques, peu de possibilités avec un seul changement à Tours, et en 6h30. Cet itinéraire, moins coûteux pour le voyageur, pourrait être amélioré d'une heure. Nantes et Dijon sont sur la VFCEA (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique), qui fait l'objet d'étude en vue d'amélioration et d'électrification complète. Financements à trouver. - 4 AR/j direct pour Lyon en 4h30, - 1 AR/j pour Montpellier en 6h20, sans compter de nombreuses autres possibilités avec changement. - Toulouse (1 seul AR direct ou deux autres possibilités en changeant à Bordeaux ; trajet long : 7h). Un temps de trajet, réduit à 5h est possible avec des investissements, sur Nantes Bordeaux en particulier .	- Il est possible sur les destinations moyenne distance d'offrir des liaisons ferroviaires en 4h ou 5h, (sauf Montpellier, Genève), qui ne seront pas pénalisées par les augmentations du coût du baril. L'offre en train est actuellement limitée ; elle peut prendre une plus large part du trafic, si le trajet est direct ou les changements aisés. - Les liaisons ferroviaires vers Lyon et les villes du Sud sont handicapées en temps et en prix par le fort kilométrage en LGV du fait du passage par la région parisienne. - Une liaison plus rapide Est Ouest par le centre de la France jusqu'à Lyon est nécessaire. Des projets sont à l'étude, mais sans programmation ni décision. - L'offre existante devrait être complétée vers Lyon, Montpellier, Genève, par des trains de nuit permettant d'arriver aux aurores.
Liaisons longue distance Plus de 650 km 7 300 mouvements/an, soit 10/jour	Strasbourg (3 AR /j et 17/s) Mulhouse/Bâle (1 AR/j et 5/s) Nice (2 AR/j et 14/s) Vers Marseille (5AR /j et 34/s). Nb d'AR en baisse	2 AR/j en 5h 10 pour Strasbourg + nombreux autres, avec changement à Paris 13 AR/j en 6h30 pour Mulhouse , avec changement à Paris. Nice : nombreux AR possibles avec 1 changement et en 9h. Un projet de LGV Méditerranée (Marseille Nice) est à l'étude, mais sera coûteux du fait des contraintes locales. Diminution de temps de trajet depuis Nantes : près de 2h 2 AR/j direct pour Marseille en 6h, plus autres possibilités avec changement	L'offre TGV est intéressante quand le trajet est direct, avec une ligne n'ajoutant pas de km inutile (cas de l'Est). Le fer est peu compétitif pour Nice, du fait de la durée de trajet, de l'absence de train direct. L'offre existante devrait être complétée vers Strasbourg et Nice par des trains de nuit permettant d'arriver aux aurores.

Le renchérissement du carburant devrait limiter le développement de l'aérien. Les vols courte et moyenne distance disparaissent quand les réseaux terrestres s'améliorent. Des investissements ferroviaires et une offre améliorée en direction de Bordeaux, Toulouse, Dijon, Clermont, le développement des TGV intersecteurs (province-province), la taxation de l'aérien (carburant par exemple) pourraient permettre **une diminution de 10 000 mouvements/an, soit une trentaine de mouvements/jour sur 153** (par suppression ou diminution de vols courte et moyenne distance principalement), soit entre **15 et 20 % des mouvements totaux, plus à long terme** ; mais l'Etat actuellement et les collectivités locales n'ont pas comme priorité absolue d'investir dans le réseau ferré grandes lignes, sauf quelque LGV, alors qu'elles continuent à financer routes et aéroport, grands producteurs de gaz à effet de serre et de pollutions diverses. L'Etat, Autorité Organisatrice des Transports des "Trains d'Equilibre du Territoire" (Intercités, Corail, Lunéa, Teoz, etc), qui fixe à la SNCF les liaisons à assurer, limite à un niveau très insuffisant le nombre de trains et les itinéraires parcourus.

Les investissements ferroviaires ne sont pas négligeables, mais rappelons qu'ils réduiront les coûts liés à la dégradation du climat et qu'ils bénéficieront, au contraire de l'avion, lien intermétropoles, à beaucoup de villes (en particulier Angers, le Mans, la Roche sur Yon dans la région Pays de la Loire) et de départements intermédiaires, et à toutes les catégories de population ; ils permettront aussi, plus que l'avion, un fort report du trafic routier. Ils sont un des moyens les plus efficaces pour le transfert modal et la réduction de l'effet de serre.