

Le transfert nécessaire d'une partie du trafic aérien sur le train

1 - La croissance des déplacements à longue distance

Les déplacements de proximité restent majoritaires mais les déplacements à longue distance se multiplient et font de plus en plus partie de la vie quotidienne, personnelle ou professionnelle.

Les enfants effectuent souvent leurs études supérieures loin du domicile familial puis s'établissent loin de ce domicile ; la multiplication des divorces avec garde alternée des enfants implique des déplacements fréquents entre les domiciles des parents séparés ; de nombreux couples vivent séparés, les conjoints ne travaillant pas dans la même ville ; la diminution de la taille des ménages, les conditions de vie difficiles dans les métropoles, le développement du tourisme, le fractionnement des vacances, l'internationalisation de la vie économique encouragent les déplacements à longue distance.

2 - La croissance du trafic aérien

Beaucoup de Français privilégient l'avion pour **gagner du temps** et parce qu'il est **peu coûteux**.

Le trafic aérien mondial augmente de 4 à 5 % par an, soit un doublement en 15 ans. Vraisemblablement cette tendance se poursuivra malgré la montée des préoccupations environnementales.

3 - Les aides publiques au transport aérien

Ces aides ont été précisées dans une expertise de Jacques Pavaux, ancien directeur de l'Institut du Transport Aérien, réalisée à la demande de la FNAUT. Les aides au seul transport aérien intérieur (aéroports et compagnies aériennes) se montent au moins à 500 M€ /an et permettent aux compagnies de proposer des tarifs très bas qui attirent les voyageurs : la subvention abaisse le prix du billet de près de 20 € (25 M pax par an environ, le prix moyen du billet est de 110 €).

4 - Le rôle de l'avion dans le réchauffement climatique

Nous résumons ici les conclusions de l'expertise de Jacques Pavaux.

- Les compagnies aériennes estiment que l'avion est responsable de 2 % seulement des émissions mondiales de CO₂. Si on tient compte du trafic de fret (avions cargo) et si on ignore les gaz à effet de serre (GES) autres que le CO₂, on arrive déjà à 3 % en 2018. Avec la croissance prévue du trafic (4 à 5 % par an) et malgré un gain de 1 % par an en efficacité énergétique, les émissions mondiales de CO₂ dues à l'avion devraient augmenter de 70 % dans les 15 ans à venir et atteindre 5 % des émissions des autres secteurs si celles-ci se stabilisaient.

- Mais, en haute altitude, les avions émettent aussi de la vapeur d'eau, des oxydes d'azote, des aérosols, et provoquent la formation de traînées de condensation et de cirrus. En définitive, la contribution de l'avion au réchauffement climatique est d'environ **le double du seul effet dû au CO₂**, soit environ 6 % des contributions mondiales d'origine anthropique aujourd'hui, 6,5 % dans 15 ans et même 8 % si les autres secteurs parviennent à réduire de 25 % leurs émissions.

5 - Le dérèglement climatique s'accroît

La population s'inquiète du dérèglement climatique qui s'accroît : multiplication des **canicules** (« de plus en plus précoces, intenses, prolongées et fréquentes » selon le climatologue Jean Jouzel) ; **fonte des glaciers et des calottes polaires...** : les rapports du GIEC sont de plus en plus alarmistes.

La FNAUT partage ces inquiétudes. Elle est plus particulièrement préoccupée par l'avenir des infrastructures de transport. La fonte du pergélisol des parois montagneuses (Maurienne) et la montée du niveau des mers constituent une menace sérieuse (canicules, sécheresses, éboulements, inondations) pour ces infrastructures : routes et surtout voies ferrées (le réseau ferré est aujourd'hui faiblement maillé). La navigation sur le Rhin est affectée par la sécheresse. Plus on attendra pour s'attaquer au réchauffement climatique, plus son coût économique sera élevé.

6 - La contestation de l'avion par les associations

De nombreuses associations dénoncent le rôle excessif du transport aérien et son impact important sur le climat : la FNAUT, le Réseau Action Climat, Staygrounded, Oui au Train de Nuit, Objectif Train de nuit. Elles ont en commun un ensemble de propositions :

- arrêt de la construction de nouveaux aéroports (à Nice, la modernisation de l'aéroport permettrait d'augmenter le trafic de 14 à 18 millions de passagers par an) ;
- taxation du kérosène ou du billet d'avion, suppression des niches fiscales dont bénéficie l'avion ;
- développement de l'alternative ferroviaire à l'avion court-courrier.

L'association **Oui au Train de Nuit** surestime le rôle possible du train de nuit ; elle est hostile au TGV et à l'extension du réseau des LGV. Le TGV est pourtant l'outil le plus efficace pour capter du trafic aérien. Enfin elle envisage l'exploitation du train de nuit comme un service public financé par l'Etat et les Régions, alors que, sur les axes à fort trafic potentiel, le train de nuit doit pouvoir trouver aussi son équilibre économique en répondant à des objectifs commerciaux. Les axes viables commercialement sont a priori peu nombreux et ne peuvent être déterminés sans études approfondies, techniques, commerciales et économiques : Oui au train de nuit en propose 30, sans justification.

<https://mediarail.wordpress.com/2020/02/19/pour-le-gouvernement-allemand-les-trains-de-nuit-ne-sont-pas-un-service-public/>

7 - Faut-il interdire certaines relations aériennes ?

La députée **Delphine Batho** (Génération Ecologie) a proposé d'interdire les trajets aériens vers des destinations accessibles en moins de 5 h de train. Le député **François Ruffin** (France Insoumise) a proposé d'interdire 72 liaisons que le train permet de faire en 2h30 de plus au maximum. Cette marge intègre l'allongement du temps de transport aérien par les contrôles divers et les accès aux aéroports.

Selon Patrick Cahez (<https://blogs.mediapart.fr/patrick-cahez/blog/090619/les-trajets-interieurs-en-avion-pouvant-etre-remplaces-par-le-train>), 52 % des trajets intérieurs seraient transférés sur le train dans la proposition Batho ; 25 % dans la proposition Ruffin.

Selon lui, le TGV s'impose comme une alternative crédible à la quasi-totalité des trajets aériens passant par Paris. A l'inverse, les transversales ferroviaires sont peu pratiquées. Plus de 2,4 millions de trajets aériens ne pourraient être remplacés par des trajets de moins de 7 h en train, 108 relations sur 149 resteraient autorisées dans l'hypothèse Batho.

L'avion est manifestement utilisé de manière excessive : 51 000 pax sur Lyon-Marseille en 2018 ; 2,5 millions au total sur Paris-Bordeaux/Nantes/Rennes/Lyon alors que le trajet en TGV dure moins de 2 h.

Mais la fermeture autoritaire de lignes aériennes est une fausse bonne idée.

Selon Jacques Pavaux, cette politique dirigiste ne permettrait pas d'éviter les abus de position dominante de la SNCF. Et, selon Nicolas Bouzou (Le Figaro du 8-07-2019), si on interdisait les vols Marseille-Roissy, des milliers de passagers iraient chercher des correspondances à Francfort par des vols autorisés. Les propositions des deux parlementaires sont donc inapplicables.

Ce qui importe en priorité, c'est que chaque mode paye ses coûts environnementaux, et qu'une part importante du trafic aérien puisse se reporter sur le train. Les déplacements à longue distance doivent pouvoir s'effectuer en respectant l'environnement, donc par train et non massivement par avion : est-ce possible ? Nous allons examiner deux possibilités : le TGV et le train de nuit.

En Suède, la campagne anti-avion a déjà provoqué une baisse du trafic aérien de l'ordre de 10 %. Une personne sur cinq sur les 6 000 interrogées lors d'une enquête de la banque suisse UBS a déclaré que la « honte de prendre l'avion » l'avait incité à changer de comportement. Selon UBS, si ces tendances se confirment, la croissance attendue du trafic aérien pourrait être réduite de moitié.

8 - Le TGV, concurrent efficace de l'avion

Il est de bon ton à l'heure actuelle de dénigrer le TGV sous prétexte de promouvoir les « trains du quotidien » (en oubliant que le TGV est utilisé pour de nombreux déplacements domicile-travail et professionnels...). Le TGV présente pourtant des **avantages environnementaux décisifs**.

Selon une expertise de Jacques Pavaux, le TGV émet 36 fois moins d'équivalent CO₂ qu'un avion court-courrier. Et si le report de l'avion sur le TGV est supérieur à environ 700 000 voyageurs/an, les émissions de GES lors de la construction d'une LGV sont amorties en moins de 10 ans.

Le TGV concurrence aussi la voiture sur la moyenne distance. Le trafic sur l'autoroute A6 Paris-Lyon a stagné entre l'ouverture de la LGV en 1981 et le contre-choc pétrolier de 1986 (alors que sa croissance rapide se poursuivait sur les autres autoroutes). Par la suite, sa mise à 2 x 3 voies de bout en bout, envisagée initialement, n'a jamais vu le jour.

Or chaque ouverture d'une LGV s'est traduite par un fort report de trafic aérien sur le rail. Des liaisons aériennes ont même disparu : Orly-Lille/Rennes/Grenoble, Roissy-Strasbourg. Depuis l'ouverture de la LGV Tours-Bordeaux en 2017, qui a réduit d'une heure la durée du trajet en TGV, le trafic de la navette aérienne Orly-Bordeaux a diminué de 25 %, soit 450 000 pax. Le trafic aérien Paris-Toulouse a diminué de 200 000 pax (sans prolongement de la LGV, il aurait été de 3,4 millions de pax).

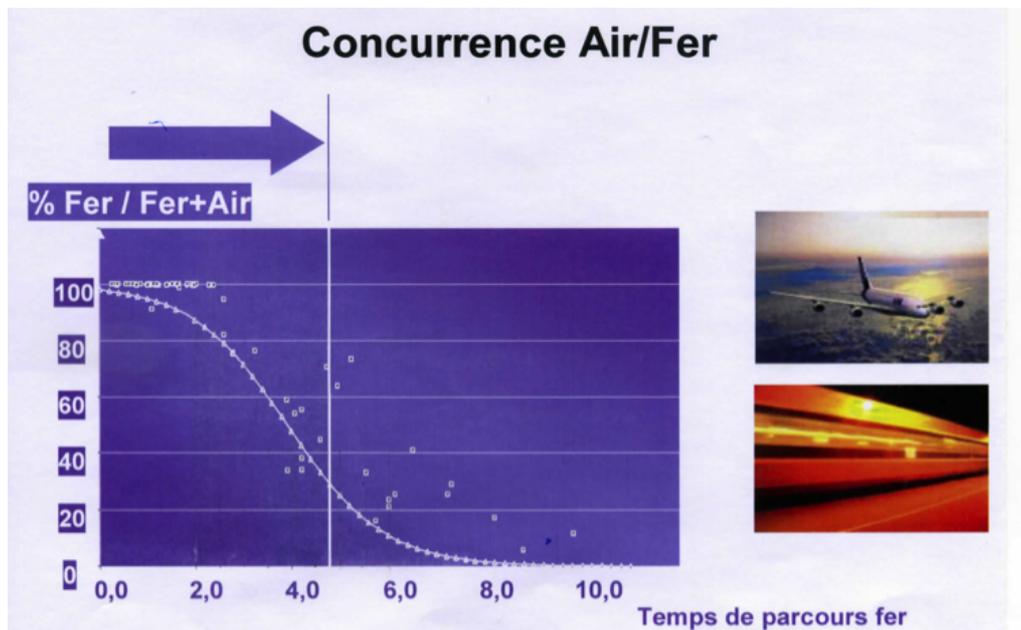
Entre 1990 et 2002, le trafic sur les 33 liaisons intérieures et intra-européennes court-courriers au départ des aéroports parisiens et soumises progressivement à la concurrence du TGV a été stabilisé, alors que sur 44 liaisons, surtout transversales, non concurrencées par le TGV, le trafic a doublé, passant de 8,9 à 17,7 millions de pax. Le trafic aérien se concentre de plus en plus sur les trajets où le TGV est quasi-absent (transversales) ou sur lesquels le train est peu performant (certaines radiales). Depuis 2007, le trafic aérien transversal a augmenté de 56 %, alors que le trafic aérien radial a baissé de 4,8 %. Les relations radiales conservent un poids prépondérant, mais la tendance s'est renforcée.

Selon l'expertise de Gérard Mathieu et Jacques Pavaux réalisée en 2003 pour la FNAUT, le TGV pourrait, à l'horizon 2030, capter 36 millions de pax par an, soit la capacité d'Orly (« le TGV, c'est le troisième

aéroport parisien »). Une actualisation de l'étude montre que le report modal atteint déjà 20 millions de pax, l'économie d'émissions de CO2 représente la consommation de 350 000 Français.

Le mythe des 3 heures

Il est souvent affirmé que le TGV ne concurrence l'avion que si le trajet dure moins de 3h : il s'agit d'un mythe cher à la Cour des comptes et dénoncé par Gérard Mathieu. Le TGV relie Paris à Toulon en 3 h 50 et sa part de marché est supérieure à celle d' Air France (1 h 30 d'aéroport à aéroport). La nouvelle LGV Berlin-Munich concurrence l'avion alors même que la vitesse moyenne de l'ICE y est faible (157 km/h).



L'extension souhaitable du réseau des lignes nouvelles

Dans ces conditions, la FNAUT estime souhaitable l'achèvement du réseau des LGV : prolongements des LGV existantes vers Toulouse, Nice, Perpignan, Mulhouse (LGV Rhin-Rhône) et lignes nouvelles vers Turin et Milan, Dax et le pays basque espagnol.

Le TGV chez nos voisins européens

Sur des distances de 600 à 800 km, la part de marché (train + avion) du train est bien plus élevée en Espagne, France et Italie, pays bien équipés en LGV (Madrid-Barcelone 80%, Paris-Marseille 70%, Milan-Rome 67%) qu'en Allemagne (Hambourg-Munich 15%) ou en Angleterre (Londres-Glasgow 12%). Il en est de même sur des distances de 400 à 600 km : Paris-Lyon 90%, Madrid-Séville 80%, Paris-Bordeaux 70%, mais Berlin-Cologne 30%. Ces chiffres datent de 2013 et ont évolué en faveur du TGV depuis cette date (FNAUT Infos 214).

Depuis la baisse de tarifs de l'AVE introduite par la RENFE en 2013, l'AVE a dépassé l'avion sur l'axe Madrid-Barcelone (le trafic a chuté de 54% depuis que l'AVE a connectées ces deux métropoles en 2008 selon l'AENA, association des aéroports espagnols).

L'Italie a autorisé en 2003 la concurrence en open access sur les grandes lignes classiques et le réseau des LGV. La compagnie NTV a été créée en 2012. Avec une part de marché de 25 % sur les LGV et des prix de 25 à 30 % inférieurs à ceux de Trenitalia, NTV s'est imposé. Stimulé par la concurrence directe et la baisse des péages, le marché de la grande vitesse a, depuis cette date, crû de 20% par an, essentiellement au détriment du transport aérien, en particulier sur l'axe Milan-Rome, où la part de marché de l'avion est passée de 51 % à 26 % (Ryanair s'est retiré).

9 - Le train de nuit classique

Le train de nuit classique a eu du succès

Les trains classiques de nuit ont connu le succès en offrant de bonnes prestations en France, sur des lignes radiales, transversales (Genève-Bordeaux, Nice-Bordeaux et Strasbourg-Nice/Port Bou), et internationales : Paris-Madrid/Barcelone (trains-hôtels Elipsos), Rome (le Palatino), Vienne...

Pourquoi le train de nuit classique a-t-il quasiment disparu en France (et en Allemagne) ?

L'exploitation était pénalisée par la mauvaise qualité des sillons disponibles, le niveau élevé des péages et les coûts de production trop élevés de la SNCF, et inadaptée à la clientèle potentielle très variée. La réservation était difficile. Trop souvent, en cas de travaux, le train était supprimé ou remplacé par un car. Enfin la tarification était peu attractive face à celle de l'avion.

Le train de nuit classique n'est pas invalidé par l'existence du TGV

Le train de nuit permet en effet d'arriver de bonne heure à destination, d'économiser une nuit d'hôtel, de gagner du temps lors d'un déplacement de week-end, de desservir certaines villes moyennes situées sur son itinéraire : il dessert les territoires au lieu de faire seulement du point-à-point entre grandes métropoles. Il permet enfin des prestations complémentaires que n'assure pas l'avion : transport de vélos et même de motos et d'autos dans la formule « auto-train ».

La renaissance du train de nuit classique en Europe

Le train de nuit peut revoir le jour à grande échelle comme le démontre le succès commercial et économique des trains internationaux (Nightjet) exploités par les chemins de fer autrichiens (ÖBB), qui développent un réseau européen de nuit. Dernière réalisation : un train de nuit Bruxelles-Munich-Innsbruck-Vienne (prix: 29€ en place assise, 59€ en couchette, 89€ en voiture-lit).



Le train de nuit classique : un rôle limité face à l'avion

En moyenne, un train de nuit transporte moins de 500 voyageurs, une fois par nuit sur chaque relation, ou moins suivant la destination, la saison, le jour de la semaine. Il ne faut donc pas attendre de miracle pour le report modal. Selon les ÖBB, « le train de nuit est un marché de niche, pas de masse » (les ÖBB transportent 34 millions de voyageurs par an dont 1,4 million par train de nuit, soit 12 000 vols).

Le rôle possible du train de nuit classique dans la captation du trafic aérien ne doit donc pas être surestimé : *le train de nuit classique est d'abord un service rendu aux voyageurs et un outil d'aménagement du territoire avant d'être un outil de report du trafic aérien. Il constitue un excellent complément du TGV ; mais le TGV reste aujourd'hui le concurrent principal de l'avion (vitesse, capacité).*

10 - Le TGV de nuit du futur

Pour que le train de nuit devienne une véritable alternative à l'avion, il faut le repenser comme cela a été fait lors du passage du train Corail au TGV, c'est-à-dire refaire pour le train de nuit ce qui a été fait pour le train de jour il y a 50 ans, en s'inspirant des suggestions suivantes :

- circulation sur les LGV à 230-250 km/h au moins ;
- prestations variées (offre de 3 classes : sièges inclinables, couchettes, voitures-lits dont des singles pour hommes d'affaires) ;
- pour gagner en capacité et en rentabilité, on peut imaginer des TGV de nuit à deux étages : le TGV de nuit est certainement un sujet d'innovation plus réaliste et plus utile que l'Aérotrain ou Hyperloop...
- grand confort ;
- réutilisation possible de jour (pour mieux rentabiliser le matériel roulant).

Des TGV de nuit doivent être imaginés car ils permettraient de couvrir des distances bien plus importantes que les trains classiques de nuit (jusqu'à 1 500-2 000 km) ou, dans certains cas, les mêmes distances avec des départs plus tardifs et des arrivées plus matinales (l'horaire idéal du trajet pour un touriste ou un homme d'affaires est 22h-8h : le petit déjeuner étant pris à la place dans le train, le voyageur peut alors profiter d'une matinée complète de travail ou de visite à destination).

Des relations à longue distance traversant la France seraient envisageables entre métropoles européennes, par exemple Londres-Milan-Rome, Francfort-Lyon-Barcelone, Bruxelles-Paris-Madrid...

La circulation de TGV de nuit doit évidemment respecter des plages pour travaux sur les LGV, mais elle interviendrait en début ou en fin de nuit, après ou avant la circulation des TGV de jour, donc en ménageant des « blancs-travaux » importants.

Le réseau français des LGV s'étant étendu depuis 20 ans, il est donc souhaitable, dès maintenant :

- de préciser les marchés potentiels du TGV de nuit au départ de Paris (des arrêts intermédiaires à Lyon, Bordeaux, Strasbourg peuvent être pertinents commercialement) ;
- d'étudier un matériel pouvant rouler à grande vitesse tout en garantissant de bonnes conditions de confort et de sécurité, enfin exploitable avec un personnel d'accueil peu nombreux pour que le tarif du TGV de nuit en classe économique reste compétitif avec celui de l'avion à bas coût.

Le TGV de nuit n'est pas une utopie. Il existe en Chine des TGV couchettes à deux étages. Le premier d'entre eux, D318, relie Chengdu à Beijing depuis janvier 2018. Les voitures sont climatisées et équipées de téléviseurs. Chaque siège est conçu comme un compartiment indépendant, ce qui protège l'intimité des passagers. Ce nouveau train peut atteindre 250 km/h et transporter 880 passagers.

http://french.china.org.cn/china/txt/2017-07/03/content_41143158_2.htm

Voir aussi un article de Jean-Pierre Malaspina paru en 2013 dans la revue "Chemins de Fer".



11 - Une lettre de la FNAUT aux voyagistes

Paris, le 1^{er} septembre 2019

Clio : 34 rue du Hameau, 75015 Paris
Intermèdes : 10 rue de Mézières, 75006 Paris
Arts et Vie : 39 rue des Favorites, 75738 Paris cedex 15
Voyageurs du monde : 55 rue Sainte-Anne, 75002 Paris

Monsieur le Directeur,

Le changement climatique est devenu une préoccupation très importante de l'opinion, de plus en plus consciente du rôle du transport aérien dans la croissance de ce phénomène particulièrement inquiétant.

Or les voyages touristiques et culturels organisés par votre entreprise prévoient pour la plupart l'usage de l'avion vers la destination principale, voire pour les pré- ou post-acheminements vers les aéroports parisiens.

Cette démarche est, bien entendu, difficilement évitable quand il s'agit de déplacements à longue distance (Amérique, Asie, Moyen-Orient, Afrique). Il nous semble cependant que les déplacements vers la France et les pays limitrophes – Espagne, Italie, Suisse, Allemagne, Benelux, Grande-Bretagne – pourraient souvent se faire par le train.

C'est ainsi que le train de nuit Paris-Berlin(-Moscou) permet de quitter Paris à 18h59, de dormir confortablement et d'arriver à Berlin vers 8h15 le matin.

Les trains rapides (de jour et de nuit) permettent de traverser l'Europe sans attente au départ ou à la livraison des bagages, et sans le stress des queues devant les zones de sécurité. Ils arrivent au cœur des villes, évitant un trajet additionnel. Ils offrent aujourd'hui une qualité de confort supérieure à celle de l'avion.

Certains de vos clients craignent parfois de prendre l'avion et apprécieraient certainement de pouvoir prendre le train à l'occasion de déplacements courts.

Plusieurs voyagistes ont déjà signé une charte pour un tourisme respectueux des pays visités et en font un argument commercial : une moindre utilisation de l'avion pourrait compléter cet engagement.

Nous vous remercions de bien vouloir proposer à vos clients l'alternative d'un déplacement en train chaque fois que c'est possible, en particulier vers l'Italie du Nord, la Suisse, l'Autriche, l'Allemagne et le Benelux.

Nous vous demandons par ailleurs de fournir à vos clients, comme la loi l'impose à tout organisateur ou distributeur d'une prestation de transport, une information sur les émissions de gaz à effet de serre liées à leurs déplacements en avion ou au cours d'une croisière sur le territoire national.

Nous rendrons publique votre réponse à nos demandes.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Directeur, à nos sentiments dévoués.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

12 - Le questionnaire de la FNAUT

La FNAUT souhaite une relance des trains de nuit. Elle a lancé récemment un questionnaire afin de mieux connaître les besoins des voyageurs et de pouvoir faire des propositions réalistes.

Les atouts du train de nuit

Le train de nuit est un excellent complément de l'offre ferroviaire de jour. Il permet une arrivée matinale à destination et l'économie d'une nuit d'hôtel, ainsi qu'un gain de temps appréciable lors de déplacements de courte durée : voyages personnels, tourisme, vacances d'hiver ou d'été.

D'autre part, il peut constituer une alternative à l'avion et à d'autres modes de transport moins respectueux de l'environnement (voiture, covoiturage à longue distance, autocar SLO).

Quelle utilisation ?

La FNAUT souhaite savoir à quelles occasions les voyageurs veulent pouvoir utiliser un train de nuit : déplacement professionnel ou personnel (visites familiales, vacances, tourisme), en semaine ou en week-end, sur un itinéraire national ou international ?

Quelle offre ?

La FNAUT souhaite recueillir également l'avis des voyageurs sur les niveaux de services envisageables dans un train de nuit : sièges inclinables ; couchettes (4 ou 6 personnes par compartiment) ; voitures-lits (2 lits ou un seul par cabine).

Le questionnaire de la FNAUT porte également sur l'horaire du train de nuit, le confort, l'accessibilité, la sécurité, la propreté, les services offerts à bord (restauration, accès à internet, transport des bagages, douches, toilettes), le service auto-train, la tarification, enfin les motivations du choix des voyageurs entre avion et train de nuit.

Le questionnaire est disponible en ligne à l'adresse suivante : <https://tinyurl.com/v5gzzqs>

La FNAUT invite les voyageurs, utilisateurs ou non des rares trains de nuit qui ont survécu, à répondre nombreux à ce questionnaire et à le diffuser à leur entourage.

***Les transferts de l'avion vers le train
en France métropolitaine
et
la question des petites lignes aériennes
régionales***

***Conférence de presse de la FNAUT
Paris, le 06 mars 2020***

Les transferts de l'avion vers le train

POUR COMMENCER :

Court résumé de l'épisode précédent

Les transferts de l'avion vers le train

En France métropolitaine :

- Plus d'une soixantaine d'aéroports sont déficitaires,
- avec un déficit moyen qui approche les **1,7 M€**
- et un déficit cumulé de **95 à 100 M€** par an

La quasi-totalité de ces déficits d'exploitation est couverte par des subventions publiques (État ou collectivités locales)

Les transferts de l'avion vers le train

Le déficit d'exploitation en euros par passager de 6 aéroports avec une seule ligne en OSP (en 2011 ou 2012)

Aéroport	Trafic en passagers	Résultat d'exploitation par passager (en euros)
Agen	35 319	-78
Brive	23 912	-71
Aurillac	26 407	-7
Le Puy-en-Velay	7 748	-119
Périgueux	6 063	-172
Castres	39 345	-83

Les transferts de l'avion vers le train

Les obligations de service public (OSP)

Lorsqu'une ligne est jugée « utile » mais que la qualité d'offre exigée ne peut pas être offerte par un transporteur qui ne considérerait que son seul intérêt commercial

L'État, sollicité par les collectivités locales, peut imposer une desserte avec une qualité d'offre minimale, dans le cadre d'un appel d'offres européen, pour desservir un territoire enclavé avec le statut d'OSP

Les candidats font une offre et demandent une aide financière

Les transferts de l'avion vers le train

Les obligations de service public (OSP)

Pour une seule ligne, l'aide globale est souvent proche de **3 M€ par an**

Le financement est partagé entre les collectivités et l'État

Au cours des assises nationales du transport aérien (2018), le ministre des transports a annoncé une **aide supplémentaire** globale de **15 M€ en 2019** pour les lignes sous OSP, multipliant ainsi leur budget par **4**

Les lignes sous OSP sont dispensées d'écotaxe

Les transferts de l'avion vers le train

Les lignes exploitées sous Obligation de Service Public :

- Agen-Paris
- **Aurillac-Paris**
- Brive-Paris
- Castres-Paris
- Le Puy-Paris
- Limoges-Paris
- Périgueux-Paris
- **Quimper-Paris**
- **Rodez-Paris**
- Tarbes-Paris
- *La Rochelle-Poitiers-Lyon*
- *Limoges-Lyon*

Les transferts de l'avion vers le train

Les OSP : combien ça coûte ?

Quelques subventions directes aux liaisons aériennes sous OSP en euros (État et collectivités locales)				
Ligne radiale sous OSP	Année	Subvention directe de la ligne OSP (euros)	Trafic de la ligne (passagers)	Subvention OSP par passager (euros)
Agen-Paris	2017	2 446 000	36 833	66
Aurillac-Paris	2009	3 300 000	20 000	165
Aurillac-Paris	2015	<i>n.d.</i>	26 500	105⁽¹⁾
Brive-Paris	2016	2 500 000	41 891	60
Le Puy-Paris	2007	1 608 342	7 124	226
Périgueux-Paris	2016	1 335 000	5 627	237
Rodez-Paris	2017	1 158 000	49 628	23
Tarbes-Paris	2013	3 250 000	104 000	31

(1)Source : L'Express 11/11/2016 - Isabelle Morisque

Les transferts de l'avion vers le train

Le total des aides à l'aéroport d'Agen (valeurs moyennes en euros sur trois années récentes)			
		Total par an	Par passager
Couverture du déficit d'exploitation	Déficit comptable d'exploitation	2,3 M€	66 €
	Subvention de fonctionnement	2 M€	57 €
Autres aides	Coût sécurité - sûreté	0,6 M€	17 €
	Coût de la ligne sous OSP	2,4 M€	68 €
	Réduction d'impôts fonciers	0,15 M€	4 €
	Contrôle aérien (net – TAC déduite)	1,4 M€	40 €
	Douanes - Gendarmerie	0,3 M€	8 €
TOTAL GÉNÉRAL des AIDES		6,9 M€	194 €

Les transferts de l'avion vers le train

La desserte aérienne et ferroviaire d'Agen

Avion Paris/Orly-Agen :

- en OSP depuis 1996
- Près de 40 000 passagers de 2014 à 2016
- 31 000 en 2018 (mais grèves SNCF)
- Difficultés en 2019

TGV Paris-Agen :

- Temps de parcours : 3h14 (9 trajets/jour)

Les transferts de l'avion vers le train

Le rapport du Sénat sur la contribution du transport aérien au « désenclavement et à la cohésion des territoires »

Rapport n° 734

- Dès l'introduction, le ton est donné ... :

Le rapport souligne, citant Jacques Mézard, que « *aujourd'hui 1 million de Français vivent à plus de 45 minutes d'un accès à l'autoroute, une gare TGV ou un aéroport. 10 millions n'ont accès qu'à un seul de ces modes de déplacement. Cela signifie qu'ils sont assignés à résidence. Cela n'est pas acceptable.* »

Les transferts de l'avion vers le train

Le rapport du Sénat sur la contribution du transport aérien au « désenclavement et à la cohésion des territoires »

Cet énoncé contredit le rapport sur le maillage aéroportuaire français* :

- « **Le territoire français est bien équipé en aéroports**, qui sont autant d'atouts pour le développement économique et l'attractivité des territoires »
- « Pour autant, **la France présente un nombre important d'aéroports commerciaux à faible trafic** et des secteurs géographiques avec des recouvrements de zones d'attraction d'aéroports proches »

* « *Rapport sur le maillage aéroportuaire français* », Conseil supérieur de l'aviation civile, DGAC, CGET, janvier 2017.

Les transferts de l'avion vers le train

Le rapport du Sénat sur la contribution du transport aérien

au « désenclavement et à la cohésion des territoires »

les sénateurs font 30 propositions classées en 7 « axes thématiques » dont les 4 suivants :

- **Conforter les lignes d'aménagement du territoire (LAT) ;**

Remarque : Ces « LAT » ne sont jamais clairement définies

- **Améliorer la qualité de service des LAT ;**
- **Optimiser la gestion des aéroports par les collectivités territoriales ;**
- **Inscrire la desserte aérienne des territoires dans une trajectoire durable.**

Les transferts de l'avion vers le train

Le rapport du Sénat sur la contribution du transport aérien au « désenclavement et à la cohésion des territoires »

Un point important : le rapport du Sénat se concentre essentiellement sur les lignes aériennes faisant totalement abstraction du coût d'exploitation de l'aéroport, notamment de son déficit.

Or, les aéroports concernés sont tous déficitaires (Quimper, Aurillac, Rodez, etc.) ; cet état de fait ne peut pas être occulté.

Les transferts de l'avion vers le train

Le rapport du Sénat sur la contribution du transport aérien au « désenclavement et à la cohésion des territoires »

Le point de vue des transporteurs aériens auditionnés

(Air France, Chailair, Twin Jet, Air Corsica, Air Austral)

- Tous confirment que le coût d'une desserte court-courrier à très faible trafic est élevé
- Or ces transporteurs estiment ne pas pouvoir prendre le risque financier et considèrent donc qu'une subvention annuelle est nécessaire
- Chailair : avec un avion de type ATR, il faut « *entre 2 et 4 M€ de subvention annuelle pour que l'exploitation de la ligne soit viable* »

Les transferts de l'avion vers le train

Le rapport du Sénat sur la contribution du transport aérien

au « désenclavement et à la cohésion des territoires »

- Selon les transporteurs, le tarif permettant théoriquement d'équilibrer l'exploitation ferait fuir la clientèle (*ce qui est exact dans la plupart des cas*)

Air France : « *des financements sont nécessaires pour les lignes d'aménagement du territoire* »; Toutefois, ces lignes « *sont inscrites dans nos comptabilités en perte : les subventions sont donc insuffisantes* »

- Sur cette question, et en accord avec les collectivités locales, ils ont tous tendance à ce tourner vers l'État (Twin Jet : « *la collectivité [locale] doit [...] faire remonter à l'État son besoin de liaisons* »)

Les transferts de l'avion vers le train

Le rapport du Sénat sur la contribution du transport aérien

au « désenclavement et à la cohésion des territoires »

Le point de vue des économistes (Y. Crozet et P. Chiambaretto)

- Les deux confirment l'inévitable déficit d'exploitation de ces lignes

Y. C. : « *Ces lignes ne peuvent [...] exister que par le subventionnement public* » ;

« *il faut certes maintenir un certain nombre de lignes qui sont indispensables* » ;

« *mais faut-il multiplier les aéroports ? La grosse difficulté dans ce domaine est celle des petits aéroports de province* »

- Le rapport du Sénat s'est bien gardé de fournir un chiffre précis sur les dépenses publiques de soutien aux très petits aéroports

Les transferts de l'avion vers le train

Le rapport du Sénat sur la contribution du transport aérien au « désenclavement et à la cohésion des territoires »

Y.C. (suite) : « *Personne n'ose faire le ménage dans ces plateformes aéroportuaires locales car cela pose des problèmes dans l'équilibre politique local. C'est sans doute ce qui a conduit la ministre [des transports] lors des assises du transport aérien à multiplier par quatre les dotations pour le transport aérien local* » ...

... « *Est-ce le travail des politiques publiques que de financer des lignes aériennes ?* »

S'excusant d'être un peu brutal : « *les aéroports sont, pour certains élus locaux ou Chambres de commerce, des danseuses. On ne touchera pas à ces danseuses, [sauf] très rarement s'il y avait des contraintes économiques très fortes* »

Les transferts de l'avion vers le train

La desserte aéroportuaire de la Bretagne

Les OSP

Lannion-Paris Orly :

- Environ 20 000 passagers en 2017
- Exploitée en OSP par HOP (choisie par le syndicat mixte pour avoir un avion de 48 sièges) de 2014 à 2017
- Avec une compensation financière au transporteur de **3 M€/an**
- Plus une subvention d'exploitation de **0,8 M€/an** à l'aéroport
- Soit une aide publique proche de **135 €** par passager (270 € A-R)
- Abandonnée le 23 mars 2018
- Mise en service de la LGV Bretagne le 1^{er} juin 2017 :

chute du trafic aérien : 26 % dès 2017 et plus de 60 % au 1^{er} trimestre 2018

Les transferts de l'avion vers le train

La desserte aéroportuaire de la Bretagne

- En Bretagne, selon la CdC, « *les collectivités publiques ont contribué au financement du transport aérien pour près de **45 M€** sur la période 2012-2017* »
- Hors dépenses régaliennes de sûreté et de sécurité
- Or, la Bretagne dispose d'une desserte ferroviaire par TGV très performante

Lorient - Paris en 2h54 (9 trajets/jour)

Saint-Brieuc - Paris en 2h14 (12 trajets/jour)

Lannion - Paris en 3h13 (9 trajets/jour)

Vannes - Paris en 2h27 (10 trajets/jour)

Les transferts de l'avion vers le train

Le rapport du Sénat sur la contribution du transport aérien

au « désenclavement et à la cohésion des territoires »

Certaines lignes d'aménagement du territoire peuvent être utiles, mais chaque cas est particulier

Il faut justifier l'utilité d'une LAT par une étude préalable sérieuse et approfondie