

Le train capable de remplacer tous les vols intérieurs, selon une étude du Réseau Action Climat

Publié le 16 juin 2021 par Anne Lenormand / Localtis

Alors que les sénateurs s'apprêtent à examiner l'article 36 du [projet de loi Climat et Résilience](#) prévoyant la fermeture des lignes aériennes intérieures en cas d'alternative en train de moins de 2h30, une [étude](#) publiée ce 16 juin par le Réseau Action Climat (RAC) avec l'appui technique du bureau d'études Egis Rail juge possible de revenir à la proposition initiale de la Convention citoyenne pour le climat de supprimer les vols intérieurs en cas d'alternative en moins de 4h.

Lors des débats à l'Assemblée nationale sur le projet de loi Climat et Résilience, le gouvernement avait justifié son refus de reprendre cette proposition en mettant en avant la faible performance du train au-delà de 2h30. La ministre de la Transition écologique avait notamment déclaré ne pas souhaiter "mettre en difficulté les territoires enclavés, accessibles uniquement en avion", rappelle le RAC. L'association a donc voulu examiner le bien-fondé de cette affirmation en passant au crible la performance du train vis-à-vis de l'avion sur les trajets métropolitains.

Bénéfice climatique

L'élargissement du champ de la fermeture des lignes de 2h30 à 4h permettrait d'abord de multiplier par 3 le bénéfice climatique de la mesure, avec une réduction des émissions de CO2 issues des vols métropolitains de 33,2% contre 11,2%, estime le RAC. "Sur ces liaisons, le temps de trajet total est moindre ou très proche de celui de l'avion (moins de 40 minutes de différence), et le coût n'est pas plus élevé, note-t-il. Les gains de confort et de temps de trajet 'utile' sont également maximisés avec l'usage du train."

Aucun investissement supplémentaire nécessaire

Les résultats de l'étude montrent aussi que l'ensemble des voyageurs aériens des 23 lignes pour lesquelles il existe une alternative en train en moins de 4h pourrait être reporté sur le train, aussi bien à l'échelle de la journée entière qu'en heure de pointe. L'absorption du trafic aérien journalier est ainsi jugée possible sans aucune modification de l'offre ferroviaire pour 21 des 23 lignes. Pour les lignes Paris-Biarritz et Lyon-Rennes, il suffirait de proposer des trains de plus grande capacité (type TGV Duplex double rames) pour absorber la clientèle aérienne. "La fermeture de ces lignes aériennes ne justifie donc aucun investissement supplémentaire sur le réseau", souligne le RAC.

Possibilité d'adapter l'offre au-delà des 4 heures

Il est également possible selon l'étude d'aller au-delà des 4 heures en adaptant l'offre en heure de pointe via l'ajout de créneaux horaires très tôt le matin, le développement de trains de nuit, ou encore l'amélioration ponctuelle de la performance du réseau.

Le RAC appelle donc les sénateurs, les députés et le gouvernement à travailler à un élargissement progressif de la fermeture des lignes aériennes au-delà de 4h. Il recommande également aux opérateurs ferroviaires et aériens de généraliser l'offre combinée "Train + Air" afin de faciliter les voyages en correspondance.