

L'organisation du transport ferroviaire et la méthodologie sont reprises du document Observations et statistiques de la DREAL Pays de la Loire n° 12 de février 2011.

L'organisation du transport ferroviaire en France et en Picardie

En France, le transport ferroviaire de voyageurs rassemble plusieurs acteurs qui relèvent principalement du secteur public.

Dans l'attente de la libéralisation effective du secteur, la SNCF est à ce jour l'unique exploitant des lignes ferroviaires intérieures de voyageurs. Mais à l'image du fret ouvert à la concurrence depuis mars 2006, de nouveaux opérateurs pourraient apparaître à moyen terme sur le réseau français. La libéralisation du transport ferroviaire de voyageurs est prévue en plusieurs étapes. La première a concerné les lignes internationales théoriquement ouvertes à la concurrence depuis décembre 2009.

La SNCF est également gestionnaire déléguée des infrastructures ferroviaires, assurant pour le compte de RFF, (propriétaire depuis 1997 du réseau ferré national) l'entretien des voies et la gestion des circulations. Ce monopole de sous-traitance, fixé par une convention de gestion liant les deux établissements publics, est une particularité du système ferroviaire français.

Deux grands types de services ferroviaires maillent aujourd'hui le territoire national :

- un service grandes lignes, constitué du réseau à grande vitesse (TGV, Thalys et Eurostar reliant les principales agglomérations de France et quelques grandes villes européennes proches) et des lignes interrégionales sur voies classiques (Corails commercialisés sous les marques Intercités, Lunéa et TéoZ) ;
- un service local, le Transport Express Régional, pour lequel les régions sont devenues en 2002 autorités organisatrices dans le cadre de la décentralisation.

En Picardie, à l'instar de la plupart des autres régions françaises (la Corse et l'Ile-de-France étant soumises à des régimes spécifiques), les transports ferroviaires de voyageurs sont gérés par deux autorités organisatrices : la SNCF, par délégation de l'État, pour le réseau des grandes lignes, et la région Picardie pour les autres lignes ferroviaires exploitées par la SNCF sous la marque commerciale TER.

Méthodologie

L'analyse des flux ferroviaires de voyageurs a été réalisée à partir de données statistiques fournies par la SNCF, issues d'une extraction de la base de données des ventes électroniques de billets voyageurs réalisées par l'opérateur ferroviaire sur le territoire français (gares et agences de voyage). Le fichier est destiné au SoeS (Service de l'observation et des statistiques du Ministère en charge des transports), aux DREAL et aux Observatoires Régionaux des Transports.

Les variables disponibles sont :

- le nombre de voyages et de voyageurs-kilomètres taxés ;
- la catégorie de services (décomposition du trafic entre les réseaux Grandes Lignes et TER) ;
- le millésime (années 1996 à 2009) ;
- la région métropolitaine d'origine et de destination hors Corse).

Les limites ou précautions d'utilisation du fichier sont de plusieurs ordres :

- Il comprend des données intérieures (voyages domestiques et parcours français des trains internationaux), extraites à partir des billets ayant pour origine et destination des gares françaises ou des points frontières. Les données des trains internationaux sur leurs parcours étrangers ne sont donc pas intégrées.
- Elles ne comprennent pas non plus les voyages gratuits. Néanmoins, un voyageur bénéficiant d'un billet gratuit mais payant une réservation est considéré comme payant.
- Les ventes électroniques de la SNCF couvrent environ 95 % du chiffre d'affaires voyageurs (les 5 % restants correspondent à la billetterie manuelle et au trafic intérieur de la Corse).
- La SNCF précise que le terme « voyageurs » est inapproprié ; il s'agit de « voyages » : par exemple, un trajet de A à B en TGV, suivi de B à C en Corail Intercités et enfin de C à D en TER, comptera pour 3 voyages. Par conséquent la SNCF conseille de raisonner plutôt en voyageurs-kilomètres.
- Le millésime pris en compte est celui de la survenance du voyage (avec comme postulat que le billet Grandes lignes est utilisé dans le mois qui suit son achat).
- S'agissant du trafic intrarégional, la part TER est estimée par un modèle et la part Grandes lignes est calculée par soustraction : total général - part TER estimée.

Rédaction et mise en forme : Catherine CAZIER
catherine.cazier@developpementdurable.gouv.fr

La lettre de l'ORT - n°32
Avril 2011

Directeur de la publication :
Philippe CARON

Réalisation - impression :
Direction Régionale de
l'environnement et du
logement de Picardie
ISSN : 1299-9733



Fédération Nationale
des Transports de Voyageurs



LA LETTRE DE L'ORT - n°32 Les flux ferroviaires de voyageurs en 2009

Dans un contexte de fléchissement des flux ferroviaires de voyageurs pour la métropole, la Picardie maintient la hausse grâce aux flux sortants qui dynamisent l'activité.

A partir de statistiques SNCF, la DREAL a rédigé un bilan 1996 - 2009 des flux ferroviaires pour la Picardie. La Région a analysé la progression de l'offre et de la fréquentation du TER Picard entre 2002 et 2010.

A l'inverse de la tendance relevée en métropole, la Picardie maintient un taux d'évolution très légèrement positif en 2009

Les flux ferroviaires de voyageurs pour la Picardie - grandes lignes et TER - affichent 26,8 millions de voyages et 2,078 milliards de voyageurs-km en 2009.

milliers de voyages	2008	2009	Evolution 08/09
Picardie	26 781	26 855	0,30%
France	1 041 934	1 041 052	-0,08%
Millions de voyageurs-kilomètres			
Picardie	2 062	2 078	0,80%
France	82 322	80 389	-2,35%

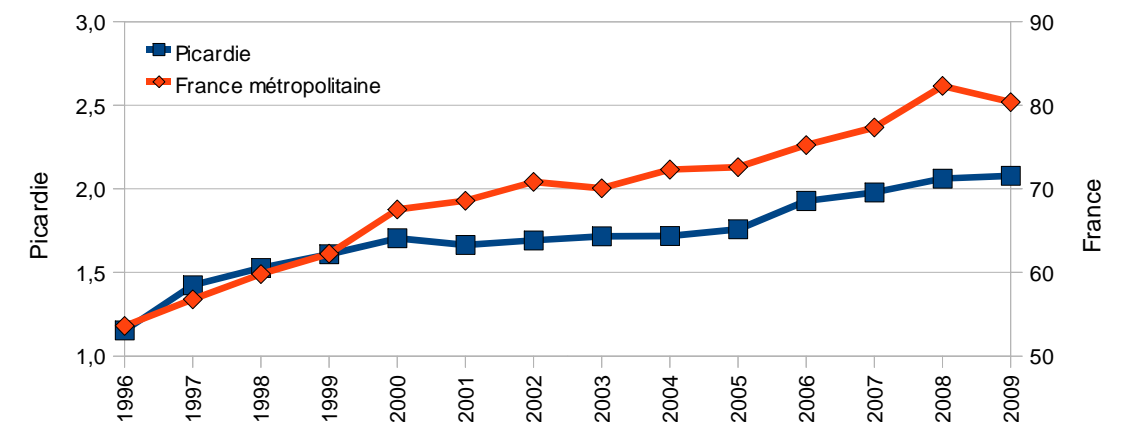
En voyageurs-kilomètres ou trafic, les résultats sont plus contrastés.

La Picardie enregistre une hausse de 0,8 % ; la métropole un recul de 2,3 %. Cette évolution reste toutefois très mesurée, se situant dans les valeurs les plus basses enregistrées depuis 1996.

Sur la période 1996-2009, le transport ferroviaire de voyageurs en Picardie a bondi de 70 % en nombre de voyages et de 80 % en voyageurs-kilomètres contre respectivement 42 % et 50 % pour l'ensemble des régions françaises. Sur 13 années, le taux d'évolution moyen annuel pour la Picardie dépasse 4 % pour les voyages comme pour les voyageurs-kilomètres.

En nombre de voyages ou fréquentation, la hausse enregistrée en Picardie entre 2008 et 2009 est à peine plus élevée que celle constatée pour la France métropolitaine : +0,3% contre -0,08%.

Trafic ferroviaire de voyageurs 1996-2009 en Md de voyageurs-kilomètres



L'indice de dotation ferroviaire de la région en matière de voies ouvertes au trafic voyageurs est de :
- 0,66 km 1 000 habitants contre 0,38 en France métropolitaine
- 64 km / 1 000 km² contre 51 en France métropolitaine

Observatoire
Régional des
Transports
56 rue Jules Barni
80 040 Amiens Cedex 1
Tél : 03 22 82 25 95
Fax : 03 22 82 25 90
info@ort-picardie.net

Des flux sortants dynamisés par la proximité de l'Ile-de-France

Le recul des flux entrants (- 0,2 % en voyages et - 2,1 % en voyageurs-kilomètres ne contrarie pas les résultats positifs de l'ensemble des flux.

Années	milliers de Voyages		Évolution 08 09	millions de Voyageurs-km		Évolution 08 09
	2008	2009		2008	2009	
Flux entrants	4 162	4 152	-0,2%	618	605	-2,1%
Flux sortants	15 046	15 053	0,0%	1 190	1 212	1,8%
Flux internes	7 573	7 651	1,0%	254	261	2,8%
Ensemble	26 781	26 855	0,3%	2 062	2 078	0,8%

En nombre de voyages, la part des entrées oscille autour de 15 %.

Elle est proche de 30 % pour les flux internes et atteint 56 % pour les flux sortants.

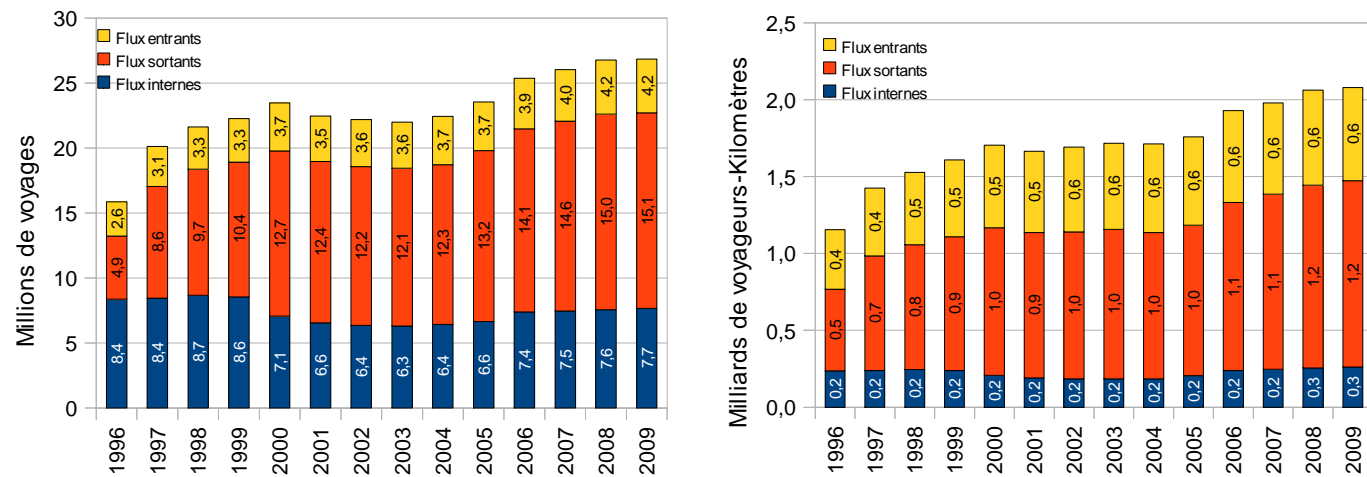
En voyageurs kilomètres, les flux internes sont à 13 %, les flux entrants à 29 % et les flux sortants atteignent 58 %.

Pour les voyages comme pour les voyageurs-km, les flux sortants dynamisent l'activité.

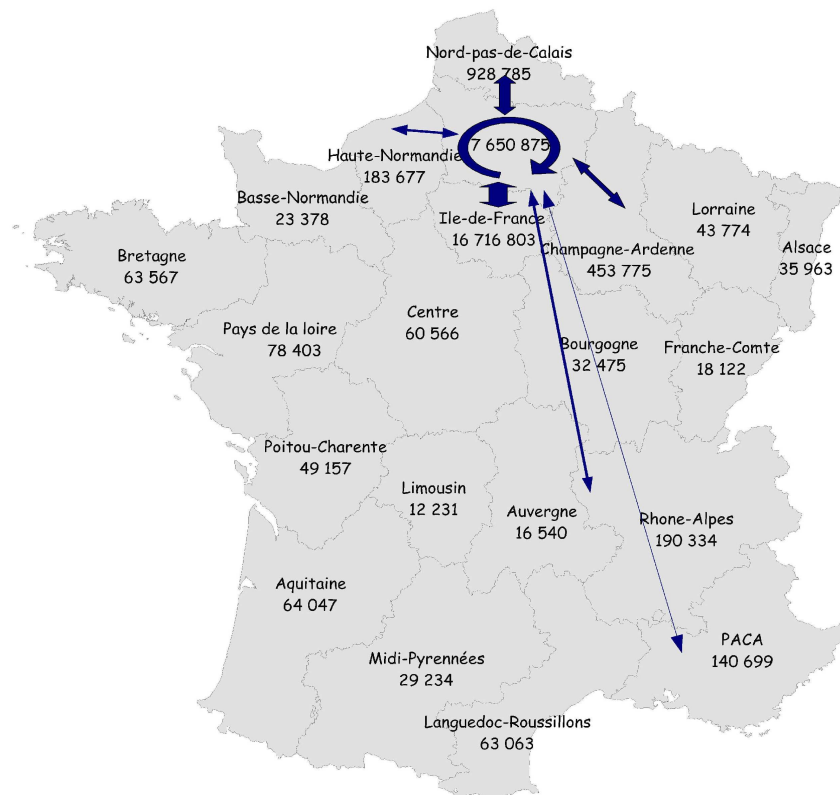
La gare TGV Haute Picardie reçoit annuellement 420 000 voyageurs.

Sur l'année scolaire 2008-2009, les conseils généraux subventionnent près de 7 000 scolaires utilisant le TER.

Évolution de la structure des flux entre 1996 et 2009



Des flux de voyageurs dominés par les échanges avec l'Ile-de-France



Les échanges ferroviaires entre la Picardie et le reste de la France (19 millions de voyages en 2009) se font en priorité avec les régions limitrophes : prééminence de l'Ile de France avec 87 % des voyages puis : le Nord Pas-de-Calais et la Champagne-Ardenne. Viennent ensuite Rhône-Alpes, la Haute-Normandie et PACA. La seule liaison ayant progressé notablement en voyages et en voyageurs-kilomètres est le Nord Pas-de-Calais. Ce trafic d'échange, en progression sur les cinq dernières années, stagne en 2009.

La région Picardie Autorité Organisatrice de Transport pour le TER depuis 2002

Conformément à la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (loi dite SRU), la Région Picardie est devenue en 2002, comme la plupart des autres Régions, Autorité Organisatrice de Transport (AOT) régional de voyageurs. A ce titre, elle a en charge l'organisation des services ferroviaires régionaux de voyageurs, qui sont les services ferroviaires de voyageurs effectués sur le réseau ferré national, à l'exception des services d'intérêt national et des services internationaux ainsi que des services routiers effectués en substitution des services ferroviaires susvisés. Dans ce cadre, deux conventions ont été signées avec la SNCF, l'une en 2002 pour une durée de 5 ans, la seconde en 2007 pour une durée de 6 ans.

Des relations fixées dans une convention

La convention actuelle fixe les compétences générales de la Région et de la SNCF ainsi que leurs obligations et responsabilités respectives pour l'organisation du Transport Express Régional (TER). La Région assume la charge du service public par le versement annuel d'une contribution financière. Cette contribution est le résultat de la différence entre l'ensemble des charges et recettes forfaitaires pour lesquelles la SNCF s'est engagée pluri-annuellement. Ainsi, la dernière contribution financière versée par la Région Picardie, au titre de l'année 2009, est de 136,1 M€.

Actuellement, on peut considérer que près de 500 trains TER circulent quotidiennement, un jour « type », et desservent 230 gares et points d'arrêts situés en Picardie ou dans les régions limitrophes. Ils permettent les déplacements de 46.000 usagers.

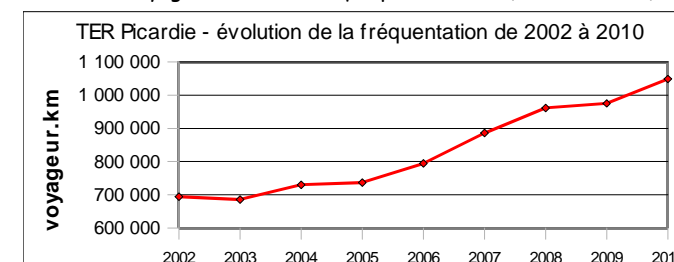
Avant de présenter l'évolution de la fréquentation constatée ces dernières années, il est utile de revenir sur les efforts consentis par l'autorité organisatrice régionale pour développer l'attractivité du TER Picardie et pouvoir ainsi mesurer la réactivité de la demande au développement de l'offre.

Une offre en hausse moyenne de 2,2 %

Depuis 2002, l'offre réalisée a enregistré une progression annuelle moyenne de 2,7% et elle est ainsi passée de 7,6 millions de train.km en 2002 à 9,2 millions en 2009. A noter que cette progression ne se fait pas à périmètre constant. En effet, la desserte de la vallée de la Marne, entre Paris et Château-Thierry, a été transférée pour partie dans le giron TER en juin 2007, suite à la mise en service du TGV Est. Le dernier palmarès des régions, établi par le magazine Ville rail et transports, indique que la Picardie propose en volume la 8ème offre du réseau TER national, hors Ile-de-France.

Parallèlement aux actions portant sur le volume de l'offre, et les modifications des dessertes et des horaires, d'autres ont porté également sur l'amélioration de la qualité, sur la modernisation du matériel roulant ou encore sur le développement d'une tarification attractive. A titre d'illustration, la gamme Picardie Pass'Mobilité, proposée par la Région Picardie, est utilisée annuellement par près de 27.000 Picards usagers, dont 19.000 abonnés. Elle est principalement destinée aux actifs, aux étudiants ou encore aux demandeurs d'emploi se rendant à des entretiens d'embauche.

Concernant la fréquentation du réseau TER Picardie, le graphique suivant présente son évolution de 2002 à 2010, en se basant sur le volume de voyageur.km communiqué par la SNCF (source FC12K).

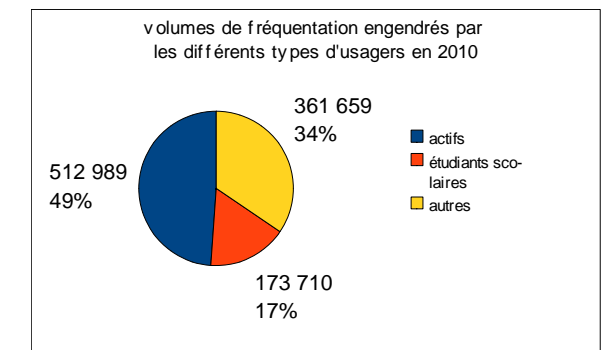


Une progression en hausse moyenne de 5 %

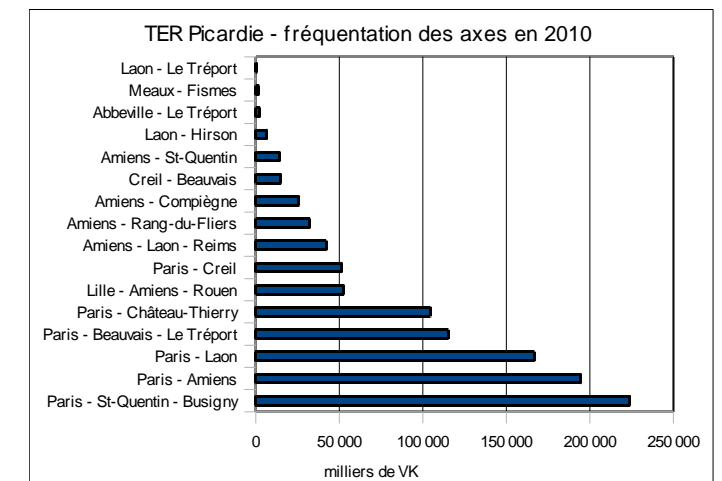
La progression annuelle moyenne de la fréquentation est proche de 5,0% depuis 2002 et elle est donc sensiblement plus importante que celle de l'offre sur la même période. En 2008, « Ville Rail et Transports » indiquait que la Picardie présentait les trains les plus chargés en moyenne, au niveau national, avec 105 voyageurs par train et par kilomètre. Il convient de rajouter que cette caractéristique est essentiellement due aux trafics importants supportés par les trains qui desservent Paris ; le réseau purement régional présentant une fréquentation moindre comme l'illustre le dernier graphique.

A noter que cette augmentation de la fréquentation en Picardie semble compatible avec l'objectif affiché par la SNCF de multiplier par 4 la fréquentation du réseau TER à l'horizon 2030 (« TER x 4 »).

Concernant le profil des usagers, on considère que les abonnés génèrent près de 2/3 du trafic en voyageur.km.



Enfin, le graphique suivant donne la fréquentation des différents axes du réseau picard. Il illustre le fonctionnement de ce réseau à « deux vitesses », entre des lignes desservant les gares parisiennes qui supportent l'essentiel des flux (près de 80%) et des lignes de dessertes intra-régionales. Les lignes les plus chargées sont également les deux lignes « mixtes » en Picardie qui proposent à la fois des circulations TER et InterCité.



Rédaction : Laurent VERDIER
lverdier@cr-picardie.fr