

« Petites lignes » : ne pas en rester à une image d'Epinal

M. Spinetta, comme le président de la SNCF, propose de fermer massivement les lignes régionales peu fréquentées.

Selon M. Spinetta, ces lignes (UIC 7 à 9) ne servent pas à grand chose et sont un fardeau financier : « *il est impensable de consacrer 1,7 milliard € par an à 2 % des voyageurs et 10 000 km de lignes* » (voir ci-dessous la carte des flux TER).

Mais force est de constater que, depuis les années 1920, des milliers de km de « petites lignes » ont été supprimés au détriment du maillage du réseau sans pour autant rétablir la santé financière du rail car l'effet réseau a été réduit : les petits ruisseaux font les grandes rivières...

Trains rares, clients rares

M. Spinetta ne s'interroge pas sur la faiblesse de la clientèle, alors que les routes parallèles sont souvent surchargées : il évoque ainsi ces trains « *peu fréquents ET peu fréquentés* », sans voir qu'il fallait remplacer ET par DONC.

Cette faiblesse de la fréquentation n'a rien de structurel. Elle résulte d'une exploitation déplorable par la SNCF et à des coûts excessifs, de la vitesse insuffisante (1h10 pour aller de Roumazières à Angoulême, 52 km), de la dégradation des infrastructures, des ralentissements, des retards et suppressions de trains.

Innovations ignorées

M. Spinetta ignore totalement les innovations techniques et commerciales qui expliquent la croissance du trafic observée en Suisse, en Allemagne, en Italie, en Grande-Bretagne (même sur les lignes qui desservent des zones faiblement peuplées) et permettent de réduire les coûts d'exploitation. Dans ces pays, les petites lignes sont exploitées de manière innovante : arrêts à la demande, trains mixtes (avec messagerie) comme les cars postaux, relance du trafic de fret.

En Suisse, on remplit les trains. En France, on ne sait pas les remplir, et on les supprime en prétextant qu'ils sont vides et que le car est moins cher.

Selon un directeur à la SNCF : « *sur une ligne à 500 passagers quotidiens, il est plus économique et près des besoins de faire rouler des cars fréquents de 50 places que deux trains quotidiens de 250 places* ». Si le train est rare, la clientèle est maigre...

M. Spinetta propose que l'Etat confie la rénovation des petites lignes aux Régions, mais sans moyens financiers, alors qu'elles peinent déjà à financer l'exploitation des TER.

Solution de facilité

Ce qui est cher, ce n'est pas le rail, c'est la SNCF. Le transfert sur route est une solution de facilité qui lui évite de faire les efforts techniques et commerciaux nécessaires. Il évite aussi à certaines Régions d'avoir à traiter les déficiences de leur gouvernance des trains TER.

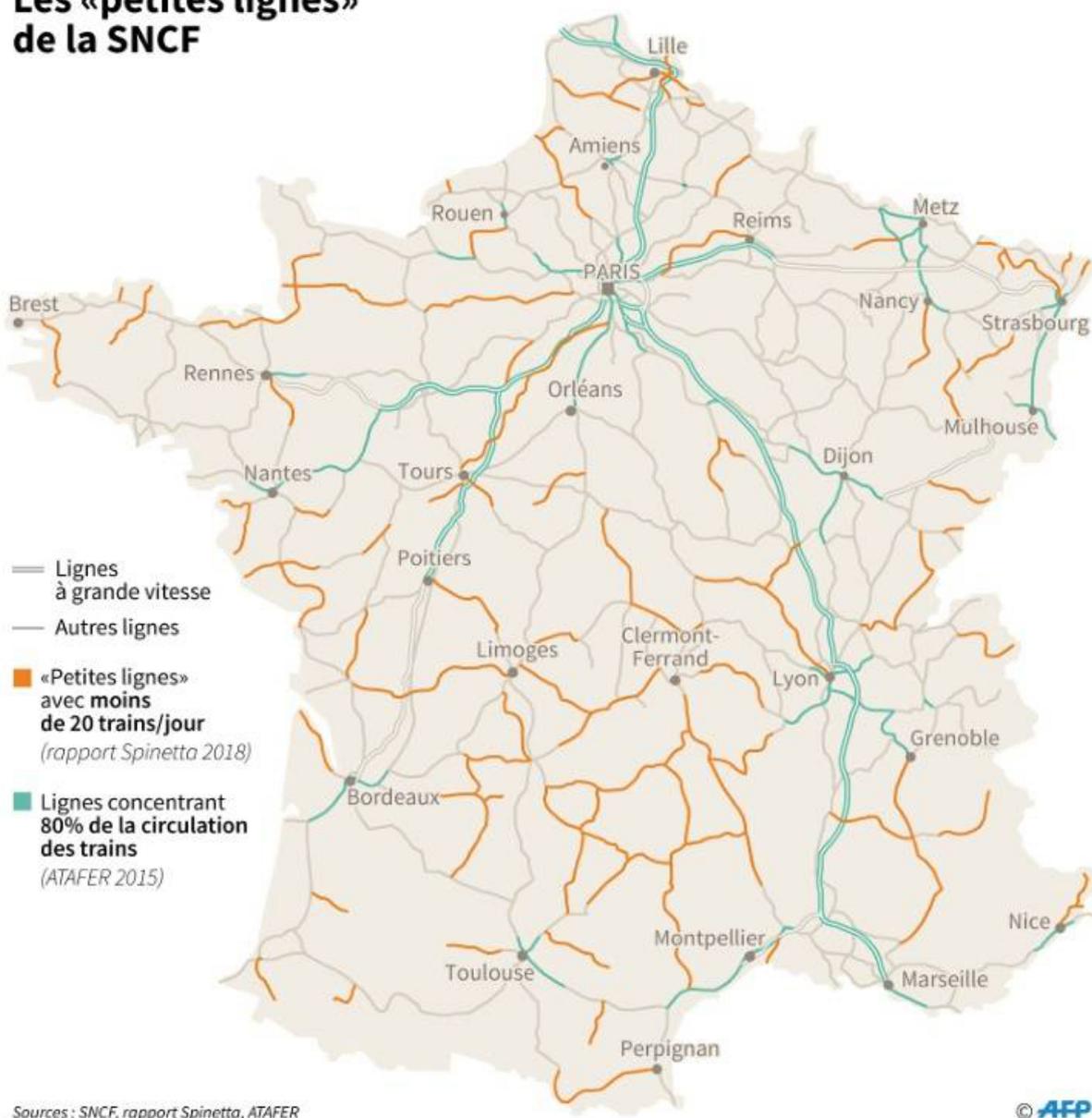
Un moratoire sur la fermeture de ces lignes est donc indispensable tant des études socio-économiques solides, basées sur les possibilités d'un rail performant, n'auront pas été effectuées, que les infrastructures n'auront pas été modernisées et qu'une offre adaptée aux besoins locaux n'aura pas été mise en place, ce qui passe par une mise en concurrence des opérateurs ferroviaires et une exploitation

en délégation de service public. Les Régions conservant la maîtrise de l'offre et de la tarification, il n'y a pas lieu d'évoquer une privatisation. La concurrence permettrait une sérieuse réduction des coûts d'exploitation des trains, de régénération et de maintenance des infrastructures (FNAUT Infos 212 et 213), ce que M. Spinetta oublie quand il calcule le coût, insupportable selon lui, du maintien en activité des petites lignes...

Transports du quotidien

Alors que l'emploi et les services se regroupent peu à peu dans les grandes villes, supprimer les petites lignes régionales dégraderait les « transports du quotidien » des habitants des villes moyennes et petites, et des zones rurales, montagneuses en particulier. Selon un lecteur de La Croix : « s'il faut fermer une ligne non rentable, il faut fermer aussi nombre de « petites routes » qui ne voient passer que quelques véhicules par jour, et ne plus distribuer le courrier et l'électricité dans les villages isolés ».

Les « petites lignes » de la SNCF



Association Qualité-Mobilité

-

Estimation de la perte de clientèle suite à un transfert sur route de services ferroviaires

conférence de presse

Paris, 08.06.2018

Béatrice Jarrige

Jean-Marie Beauvais

Thibault Rapenne

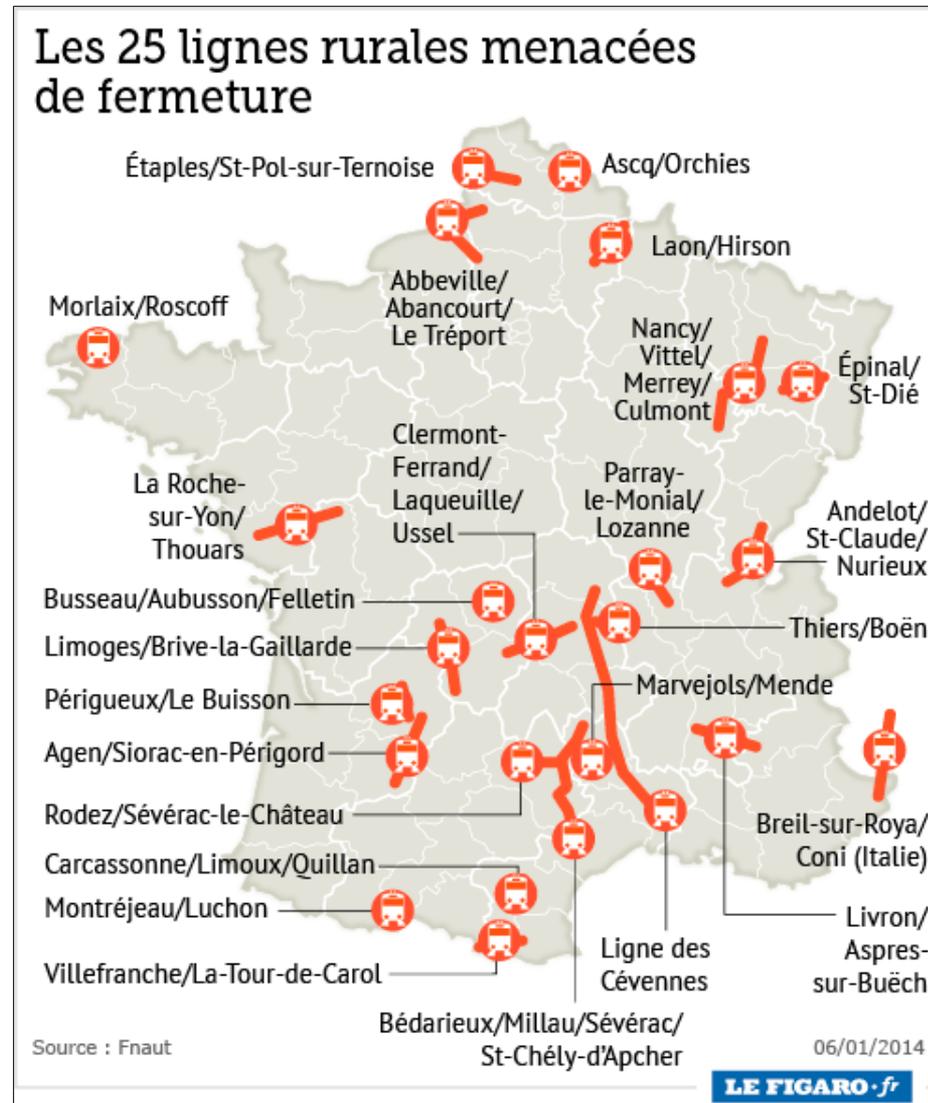
Introduction

Les lignes fermées ou transférées de 1945 à 1999



Introduction

Les 25 lignes rurales menacées de fermeture (2014)



Plan de l'exposé

1. Objectif de l'étude et Méthodologie

2. Analyse des 12 cas d'étude

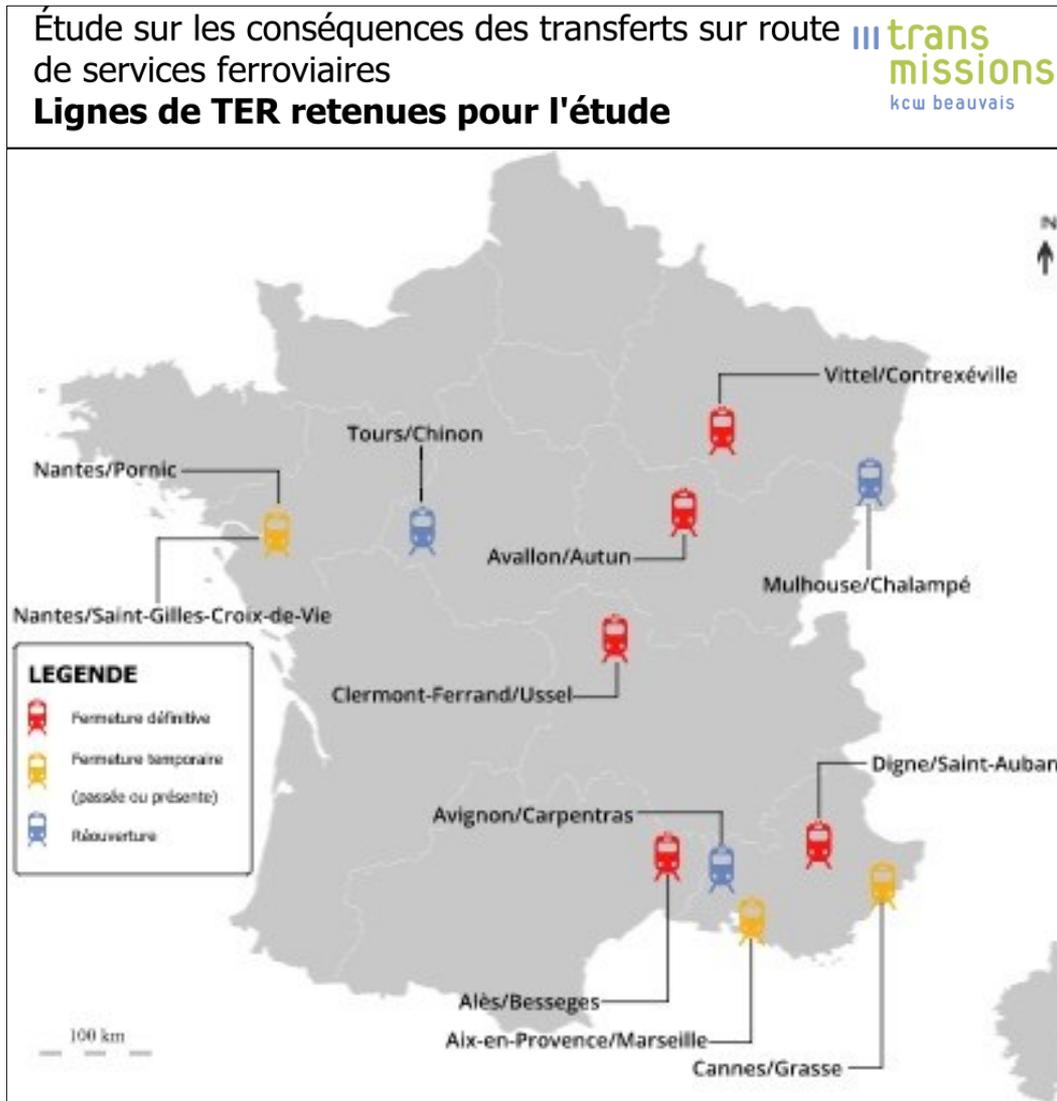
3. Modélisation et Résultats

1 – Objectif de l'étude et méthodologie

- Estimation de la variation de la fréquentation à la suite d'un transfert du train vers le car.
- Estimation de la variation de la fréquentation à la suite d'un transfert du car vers le train.
- Difficulté majeure : raisonner toutes choses égales par ailleurs.

1 – Objectif de l'étude et méthodologie

Les lignes retenues le 07/07/2017



1 – Objectif de l'étude et méthodologie

Phase 1 – Collecte

- La fréquentation
 - évolution entre la situation avant la fermeture et la situation pendant la fermeture ;
 - évolution entre la situation pendant la fermeture et la situation à la réouverture.
- L'offre de transport
 - évolution entre la situation avant la fermeture et la situation pendant la fermeture ;
 - évolution entre la situation pendant la fermeture et la situation à la réouverture.

Phase 2 – Estimation de l'effet « transfert modal »

1 – Objectif de l'étude et méthodologie

Les études réalisées en France sur le sujet

Année	Étude	Malus Car (en cas de fermeture) Toute chose égale par ailleurs
1996	Observatoire des Transports de la Région Pays de Loire Schéma régional des transports – étude des trafics voyageurs	-30 %
2002	EMANGARD Pierre-Henri Des Omnibus aux TER	-36 à -38 %
2007	GRATADOUR Philippe Rapport sur l'avenir des lignes ferroviaires peu circulées	-30 %
2009	Cour des Comptes Incidence d'un basculement sur la route de services de transport régional sur quatre Régions	-30 %
2013	FNAUT L'avenir du TER : des transferts sur route ?, Conférence de presse du mercredi 6 février 2013	~ -50%

1 – Objectif de l'étude et méthodologie

Les études réalisées en Allemagne sur le sujet

Année	Étude	Bonus train (en cas de réouverture) Toute chose égale par ailleurs
1998	BERSCHIN Felix Bus oder Bahn in der Region ? « Bus ou Train dans les Régions ? » <i>in Verkehrsclub Deutschland (VCD) (Ed.), Schienenverkehr, in der Fläche pp. 23- 31. Bonn 1998</i>	+30 %
2002	ZÖLLNER Ralf, Dr.-Ing. Einsatzbereiche von Schienenregionalbahnen « Zones de pertinence du transport ferré régional » <i>Universität de Cassel</i>	~ +35% à +45%

1 – Objectif de l'étude et méthodologie

Succès de réouvertures en Allemagne

- Taunusbahn 1993 (HLB)
 - 1.500 voy./j. \Rightarrow 11.000 (+633%)
- Schönbuchbahn 1996 (Transdev)
 - 2.000 voy./j. \Rightarrow 8.000 (+300%)
- Regiobahn 1998 (Regiobahn)
 - 512 voy./j. \Rightarrow 23.100 (+4.412%)
- Heidekrautbahn 2005 (NEB/Keolis)
 - 1.884 voy./j. \Rightarrow 4.417 (+134%)



Exemples ruraux

- Usedomer Bäderbahn 1995 (DB) –
700 voy./j. \Rightarrow 8.770 (+1.150%)
- Tschopautalbahn 2004 (DB) –
660 voy./j. \Rightarrow 1.310 (+99%)

Source : Allianz Pro Schiene 2014, KCW

10

AQM – Conséquence des transferts sur route de services ferroviaires

Conférence de presse

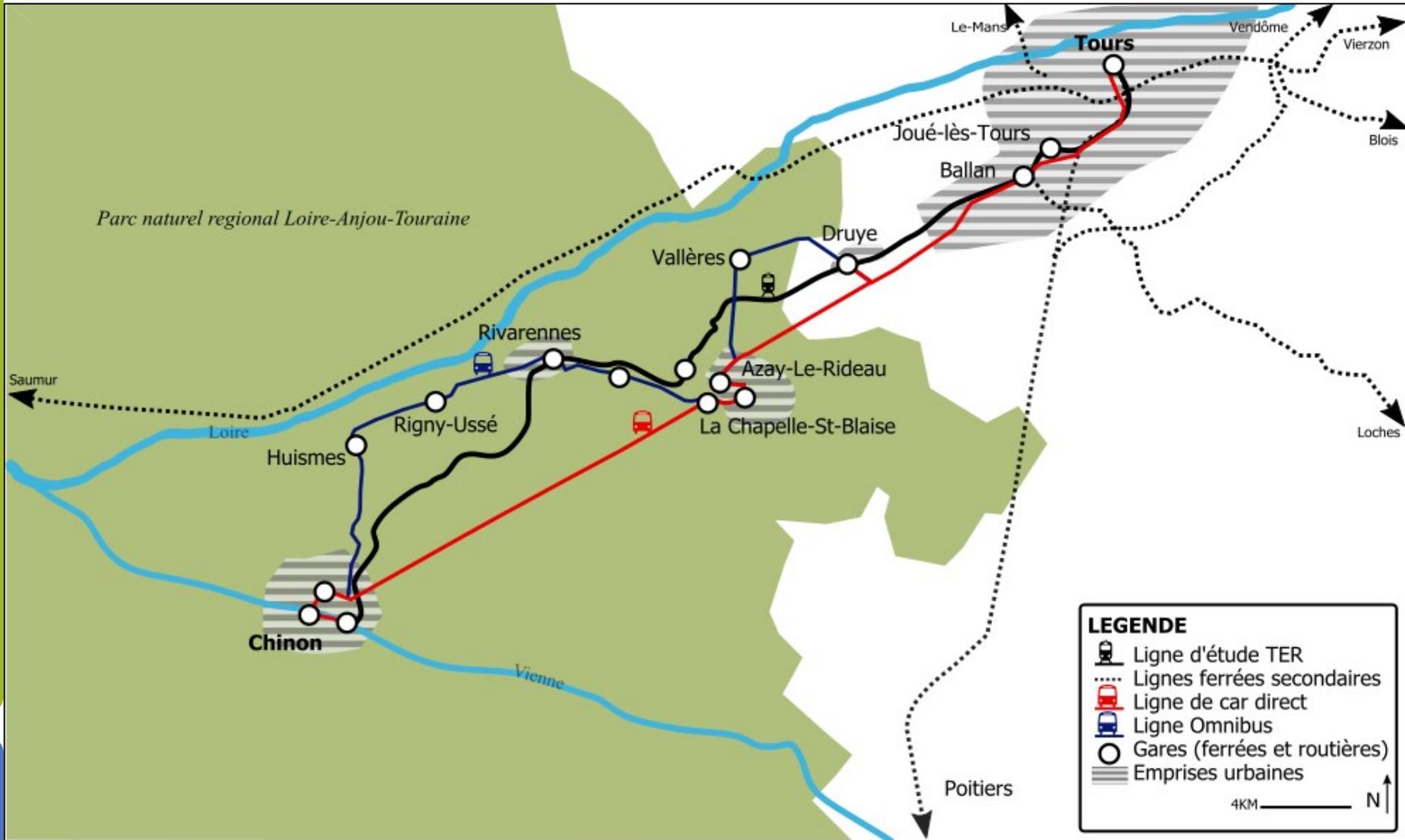
Paris, 08.06.2018

Plan de l'exposé

1. Objectif de l'étude et Méthodologie
- 2. Analyse des 12 cas d'étude**
3. Modélisation et Résultats

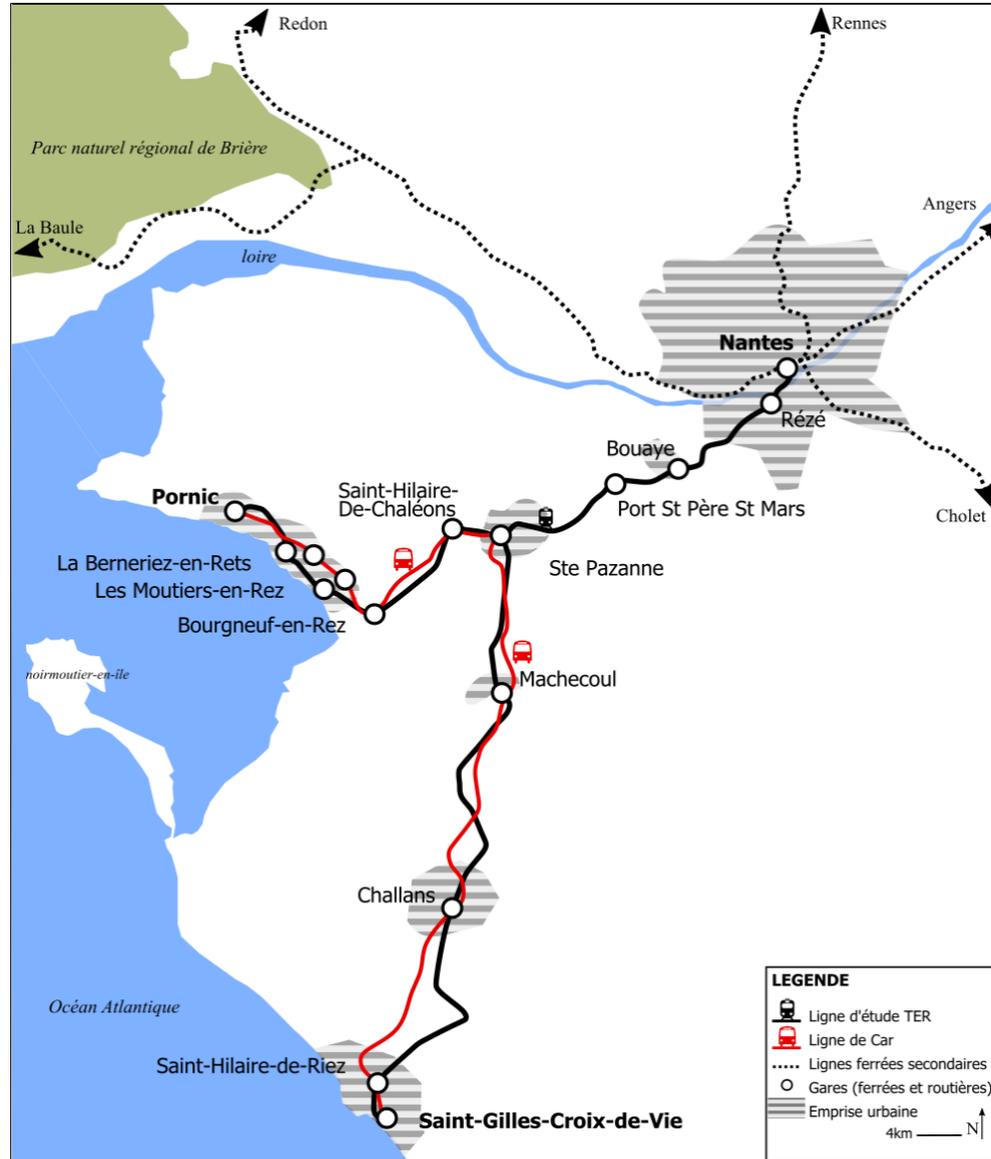
2 – Analyse des 12 cas d'étude

Tours / Chinon



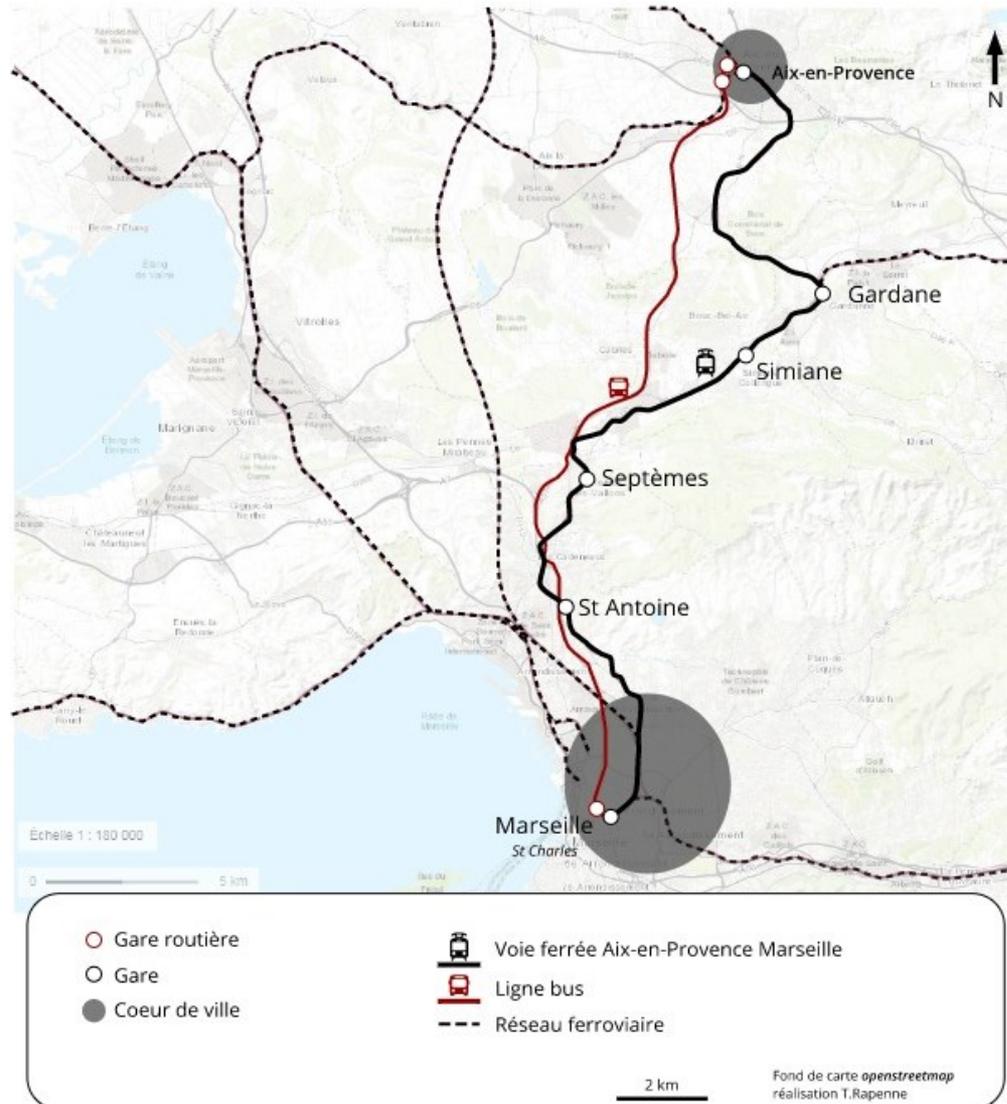
2 – Analyse des 12 cas d'étude

Nantes / Saint-Gilles et Nantes / Pornic



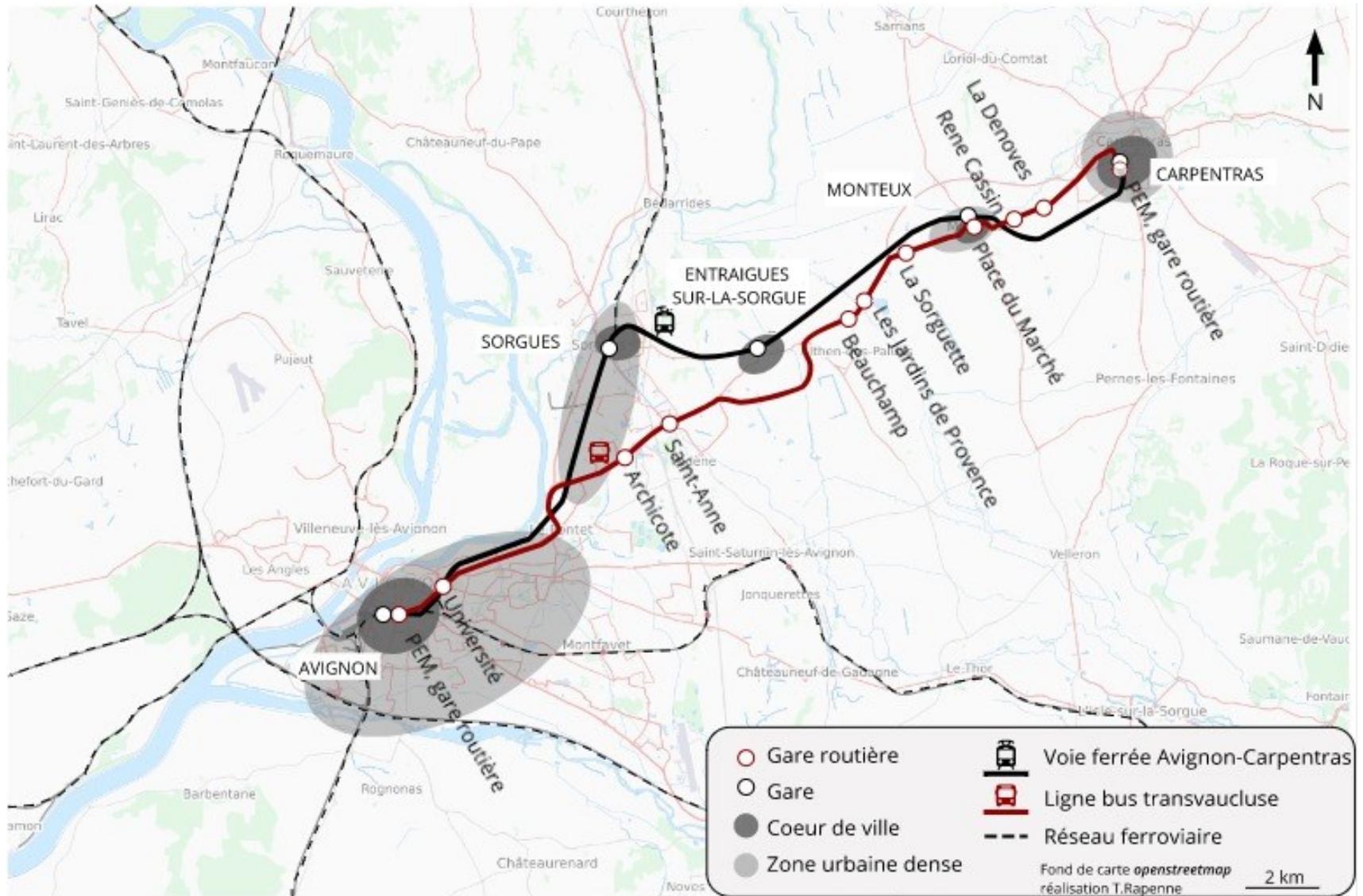
2 – Analyse des 12 cas d'étude

Aix-en-Provence / Marseille



2 – Analyse des 12 cas d'étude

Avignon / Carpentras



Plan de l'exposé

1. Objectif de l'étude et Méthodologie
2. Analyse des 12 cas d'étude
- 3. Modélisation et Résultats**

3 – Modélisation et résultats

Echantillon retenu

- Tours / Chinon (fermeture *et* réouverture)
- Nantes / St-Gilles-Croix-de-Vie (fermeture pour travaux *et* réouverture)
- Nantes / Pornic (fermeture pour travaux *et* réouverture)
- Aix-en-Provence / Marseille (fermeture pour travaux *et* réouverture)
- Avignon / Carpentras (réouverture)
- Avallon / Autun (fermeture)
- Alès / Besseges (fermeture)

3 – Modélisation et résultats

Hypothèses

Paramètre	Valeur
temps de rabattement vers l'autorail	14 minutes
temps de rabattement vers l'autocar	14 minutes
rupture de charge	10 minutes
élasticité de la demande à la fréquence	0,9
élasticité de la demande à la durée généralisée	-0,9

3 – Modélisation et résultats

Calcul de la durée généralisée

	Avant la fermeture	Après la fermeture
Durée moyenne gare-à-gare	66 minutes	88 minutes
Durées terminales	14 minutes	14 minutes
Pénalité de rupture de charge		10 minutes
Durée généralisée	80 minutes	112 minutes

3 – Modélisation et résultats

Calcul de la variation de la fréquentation et de la variation de l'offre

Paramètre	Valeur
Voyageurs x km avant	3.080 milliers
Voyageurs x km après	2.176 milliers
Evolution de la fréquentation	- 29%
Nombre de départs avant	3 par jour
Nombre de départs après	5 par jour
Evolution de la fréquence offerte	+ 67 %
Durée généralisée avant	80 minutes
Durée généralisée après	112 minutes
Evolution de la durée généralisée	+ 40 %

3 – Modélisation et résultats

Calcul de l'effet modal

Variation « brute » de la fréquentation	- 29 %
Variation de la fréquence	67 %
Elasticité de la demande à la fréquence	0,9
Impact sur la fréquentation	60 %
Variation de la durée généralisée	40 %
Elasticité de la demande à la durée	-0,9
Impact sur la fréquentation	- 36 %
Impact imputable à la variation de l'offre	24 %
Variation « nette » de la fréquentation	- 53 %

3 – Modélisation et résultats

Cas de fermeture – le « malus-car »

Cas	Perte de clientèle
Tours / Chinon (1980)	- 53 %
Aix / Marseille (2007)	- 62 %
Avallon / Autun (2011) – <i>offre trop faible</i>	+ 3 %
Alès / Bessèges (2013)	- 33 %
Nantes / St-Giles-Croix-de-Vie (2014)	- 38 %
Nantes / Pornic (2014)	- 20 %
Moyenne	- 41 %

3 – Modélisation et résultats

Cas de réouverture – le « bonus-train »

Cas	Gain de clientèle
Tours / Chinon (1982)	17 %
Aix / Marseille (2009)	69 %
Nantes / St-Gilles-Croix-de-Vie (2015)	104 %
Nantes / Pornic (2015)	110 %
Avignon / Carpentras (2015)	25 %
Moyenne	+ 65 %

3 – Modélisation et résultats

- Fourchettes du malus-car :
 - de -20% à -60%
 - moyenne – 41 %

- Fourchettes du bonus-train :
 - de +20% à +120%
 - moyenne + 65 %

Contacts

Béatrice Jarrige
Trans-Missions

Trans-Missions SARL
19 rue Edouard Vaillant
37000 Tours
tél : +33 2 45 34 01 90
e-mail : jarrige@trans-missions.eu

25

AQM – *Conséquence des transferts sur route de services ferroviaires*

Conférence de presse

Paris, 08.06.2018