



Diemerstein - 16 mars 2019

André NIESS

Rapport final

Estimation de la perte de clientèle suite au transfert sur la route d'un service ferroviaire

Commanditaire :

Association Qualité-Mobilité

Paris

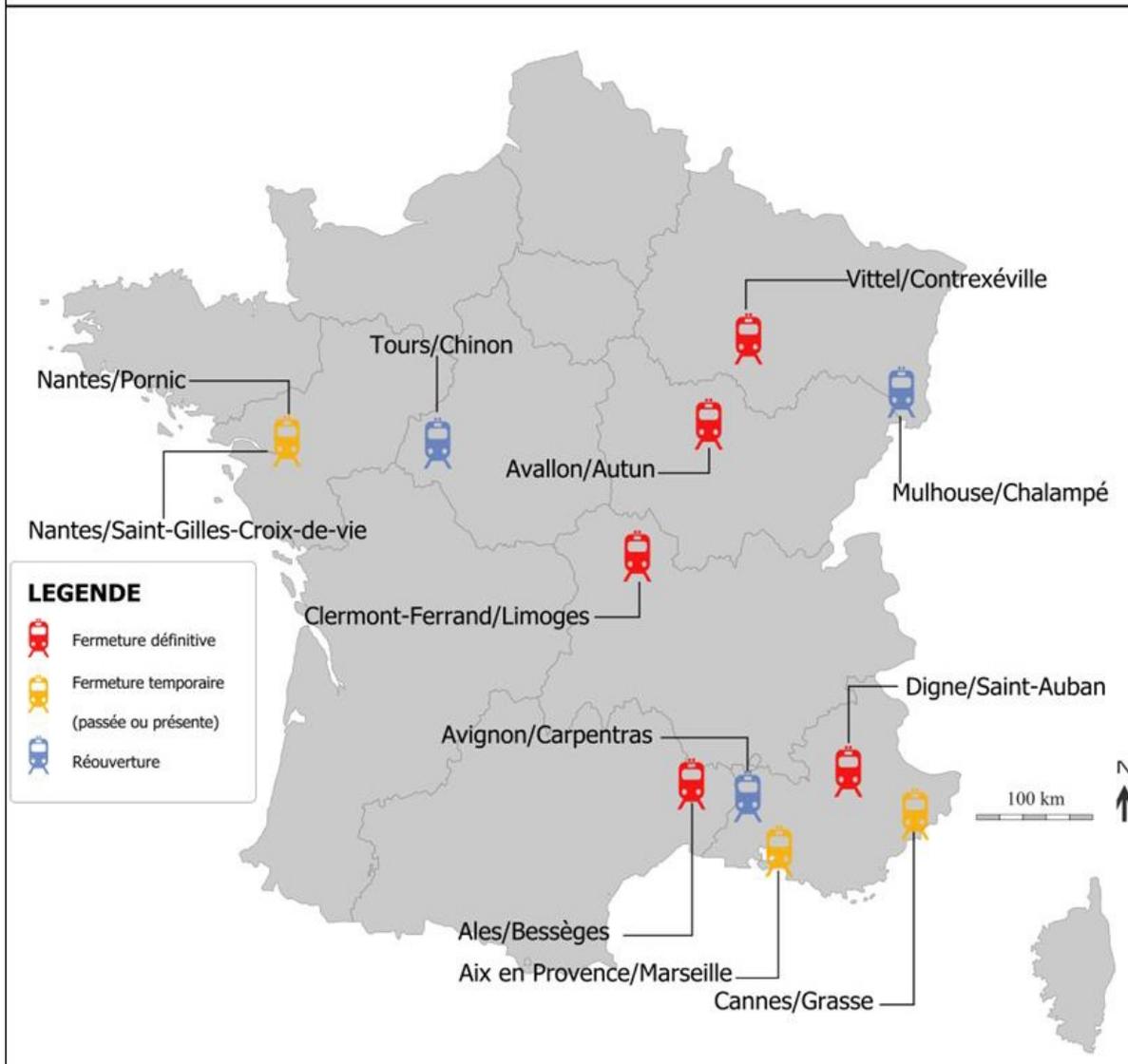
Prestataires :

Trans-Missions Tours

Beauvais Consultants , Tours

Étude sur les conséquences des transferts sur route de services ferroviaires

Lignes de TER retenues pour l'étude



Les liaisons retenues :

Afin de traiter un échantillon représentatif de lignes de transport régional, il a été décidé, lors du lancement de l'étude, d'analyser les lignes suivantes :

Ces lignes ont été choisies de manière à disposer de cas pour les trois catégories suivantes :

1. Réouvertures de lignes ferroviaires :

- Tours (Ballan) –Chinon : fermeture en 1980 et réouverture en 1982
- Avignon –Carpentras : fermeture en 1938 et réouverture en 2015

2. Fermetures temporaires pour travaux : on s'intéresse ici à des fermetures d'une durée suffisante pour que les voyageurs adaptent leur comportement de manière rationnelle à l'offre de substitution proposée :

- Cannes-Grasse : fermeture en 2016 et réouverture en 2017
- Aix-en-Provence –Marseille : fermeture en 2007 et réouverture en 2007
- Nantes –Pornic : fermeture en 2014 et réouverture en 2015
- Nantes –St Gilles Croix de Vie : fermeture en 2014 et réouverture en 2015

3. Fermetures définitives de lignes ferroviaires : avec remplacement, envisagé comme pérenne, des services ferroviaires par des services routiers :

- Avallon –Autun : fermeture en 2011
- Digne-les-Bains –Saint-Auban : fermeture en 1991
- Clermont –Limoges (Ussel) : fermeture en 2014
- Alès –Bessèges : fermeture en 2012

Pour ces 4 fermetures définitives, impossibilité de faire des conclusions fiables pour les raisons suivantes :

- fréquentation trop réduite et offre extrêmement faible
- pas assez d'informations
- absence d'information sur la fréquentation des autocars depuis la fermeture

Fourchette de valeurs à retenir pour l'effet "transfert modal"

Récapitulatif des fermetures :	Fermeture
Ballan-Chinon	-31%
Aix-en-Provence - Marseille	-25%
Ste Pazanne-St Gilles	-51%
Ste Pazanne- Pornic	-33%
Cannes-Grasse	-43%
Moyenne	-37%

Récapitulatif des réouvertures :	Réouverture
Ballan-Chinon	27%
Aix-en-Provence - Marseille	65%
Ste Pazanne-St Gilles	77%
Ste Pazanne- Pornic	83%
Avignon-Carpentras	76%
Cannes-Grasse	61%
Moyenne	65%

Résultats

Sur la base de cet échantillon, le transfert du train vers le car conduirait à **une perte de clientèle d'environ 37%** toutes choses égales par ailleurs. Telle est notre estimation du «malus autocar».

Sur la base de cet échantillon, le transfert du car vers le train conduirait à un gain de clientèle d'environ 65% toutes choses égales par ailleurs. Telle est notre estimation du «bonus fer».

Attention : La variation plus forte à la réouverture qu'à la fermeture s'explique en partie mathématiquement: lorsque l'on passe de 200 voyages à 100 voyages, la baisse est de 50 % alors que lorsque l'on passe de 100 voyages à 200 voyages, la hausse est de 100 %. Ce doublement du pourcentage ne traduit en fait qu'une récupération de la clientèle de départ, sans plus.

Par ailleurs, il convient de considérer ces résultats avec précaution car

- des variables ne sont pas prises en compte (qui auraient un impact différent selon les sites) comme population desservie, prix du carburant, itinéraires ferroviaires concurrents...
- les dates sont différentes ; aujourd'hui, faute de train, certains font du covoiturage ; la fiabilité des données n'est pas totale.

On retiendra donc plutôt une fourchette de valeurs. Par exemple : la fuite de clientèle est de -25% à -50% en cas de transfert du train vers le car ; l'avantage ferroviaire va de +30% à + 80% en cas de transfert du car vers le train.

Autres conclusions :

On note que les impacts ont plutôt tendance à se renforcer au cours des années récentes :

- Les fermetures/réouvertures pourraient également avoir un effet un peu plus faible lorsqu'elles sont temporaires. Lors des fermetures pour travaux (d'un an maximum), les voyageurs pourraient «prendre leur mal en patience» et reviennent rapidement au train dès la réouverture de la ligne.
- On retiendra également que, grâce aux données disponibles par type de clientèle sur certains cas, on a pu mettre à jour une sensibilité aux qualités du ferroviaire (ou «bonus fer») contrastée selon les segments de marché. La clientèle scolaire est captive et c'est peu surprenant. Une fois cette clientèle mise à part, le bonus fer sur les deux autres catégories que sont les voyageurs domicile/travail et les voyageurs occasionnels est donc plus élevé que les valeurs moyennes des tableaux présentés.

Remarques personnelles :

Malgré un travail de fond indéniable, ce rapport me laisse un peu sur ma faim, notamment sur le choix des lignes retenues et du nombre réduit retenu in fine.

Le malus autocar serait sans doute plus élevé :

- si on étudiait des lignes de grande longueur
- si on mesurait la clientèle longtemps après le transfert sur route (risque de désaffectation des voyageurs puis de disparition du car de substitution)

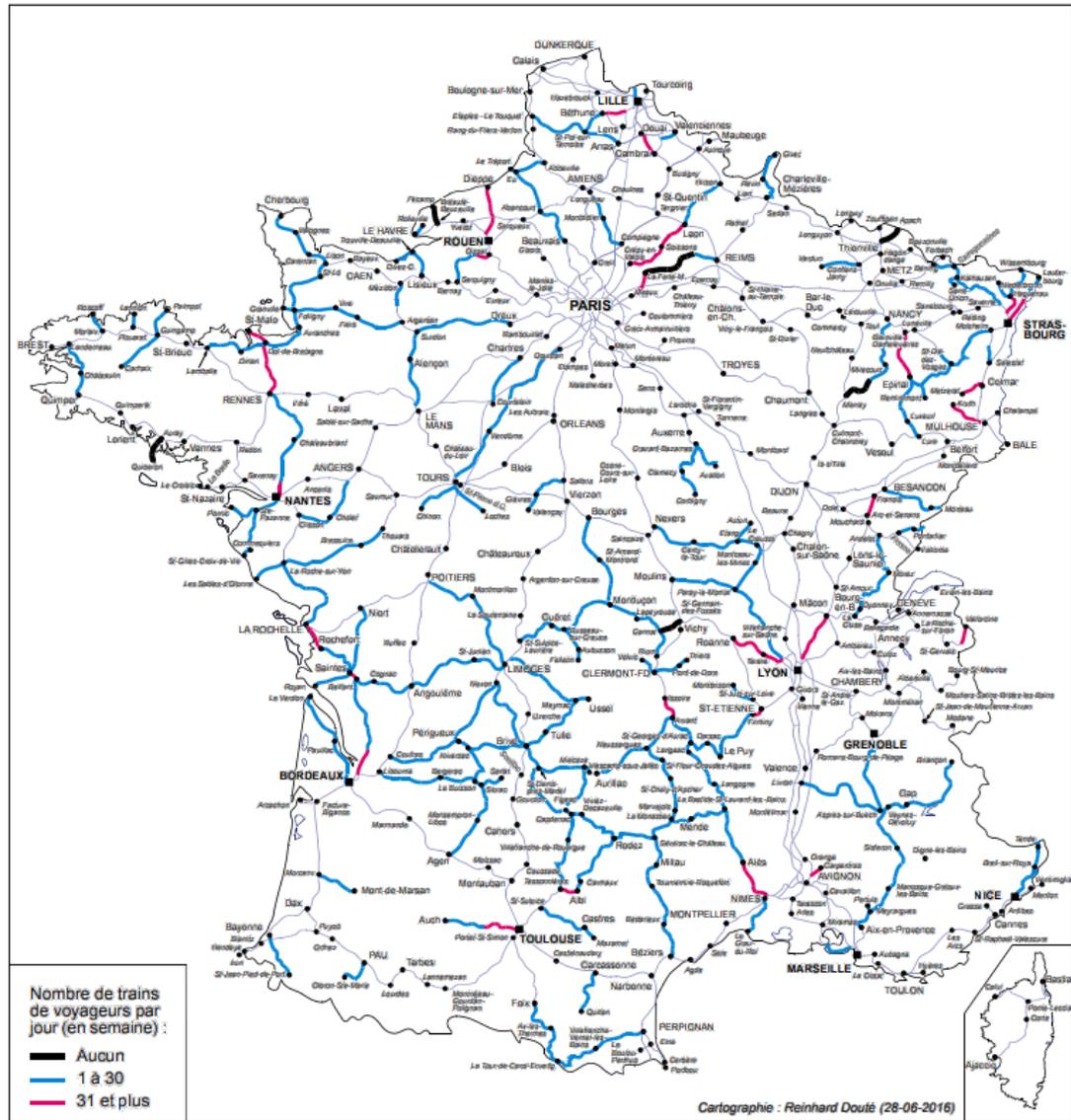
De même, **la hausse de la fréquentation en cas de réouverture serait certainement plus élevée** si la réouverture s'accompagnait d'une modernisation de la voie ou même d'un cadencement horaire (encore plutôt tabou en France)
Plus généralement, il serait utile de faire un bilan des coûts externes lors d'un transfert sur route : augmentation de l'insécurité routière, congestion des voies ou temps perdu dans les embouteillages.

Conclusions de la FNAUT :

Contrairement à ce qu'affirment la Cour des comptes, le rapport Spinetta (très défaitiste pour les petites lignes), le ministère de l'Economie et la direction de la SNCF, il est souhaitable de jouer plus systématiquement la carte du train et non essayer de chercher à se débarrasser des petites lignes sous prétexte que le train est d'exploitation plus coûteuse que le car.

Jouer la carte du train, on sait le faire en Allemagne, Suisse ou en Italie du Nord. En France, entre 2002 (la Région est devenue Autorité organisatrice du TER) et 2016, la fréquentation des TER a augmenté de 44% pour une offre de transport augmentée de 26%.

L'exploitation prochaine des petites lignes en DSP (Délégation de Service Public) par des opérateurs autres que la SNCF pourra faciliter leur pérennisation.



Lignes UIC 7-9 AV (utilisation au SA 2016)





Merci pour votre Attention