

## Les chiffres clés du transport régional

### Analyse avant le transfert de compétences

La gestion du transport public régional est en constante évolution depuis 2016, pour intégrer la fusion des Régions, puis la nouvelle compétence « transport routier interurbain » transférée par les Départements. Certaines Régions doivent également gérer de nouvelles lignes TER qui étaient auparavant des lignes TET (Trains d'équilibre du territoire, opérés par SNCF sous la marque « Intercités »).

Dans ce contexte, les Régions remettent à plat leur stratégie, cherchant à améliorer la performance et l'efficacité de leur offre. Cette refonte doit s'effectuer en assurant complémentarité et coordination avec les réseaux urbains et les dessertes opérées par des autocars privés (les services librement organisés, ou « cars Macron »). Elles doivent pour cela réaliser une analyse fine des différentes briques qui constituent leur offre (TER, ainsi que chaque « réseau » de cars interurbains), en regardant pour chacune l'usage et les coûts afférents. Au gré des renouvellements de contrats, elles optimisent petit à petit leur offre par une modification des dessertes ou par une harmonisation du matériel roulant et des logiciels d'exploitation.

Cette fiche dresse un portrait détaillé de l'offre régionale de transport en 2016, sur la base de l'enquête TCR (Transport collectif régional) réalisée en 2017 par le Cerema et Régions de France. Elle donne à voir les évolutions et les enjeux à venir que chaque Région doit intégrer dans sa stratégie.

Aujourd'hui et demain, au regard de l'augmentation globale de l'offre routière gérée par les régions et de la légère érosion de l'offre ferroviaire, la disparité des stratégies régionales met en évidence la nécessité des approches territorialisées pour des services mieux adaptés aux besoins.



Mars 2020

# L'offre régionale

## 76 % des kilomètres sont assurés par des trains

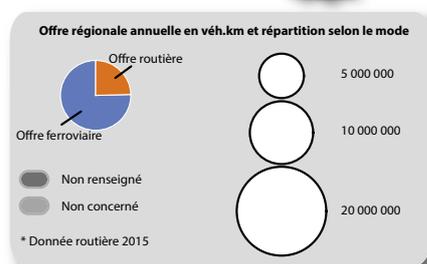
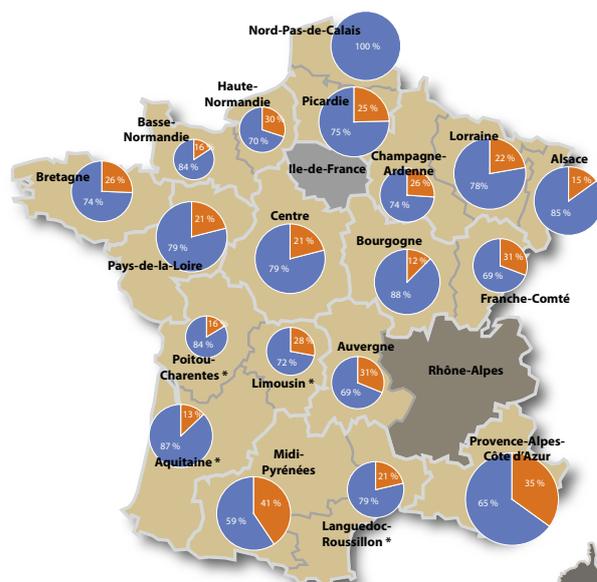
En 2016, plus de 216 millions de véhicules.km ont été assurés par les services de transports régionaux (76 % en train et 24 % en autocar<sup>1</sup>). Ceci représente une baisse de 1,2 % par rapport à 2015, combinaison d'une baisse de 1,7 % de l'offre ferroviaire et d'une hausse de 0,6 % de l'offre routière.

## Des stratégies régionales qui se focalisent sur un seul mode

Les fortes hausses de l'offre ferroviaire se font à offre routière constante, tandis que les fortes hausses de l'offre routière se font avec une baisse « normale » de l'offre ferroviaire (de l'ordre de 4 %).

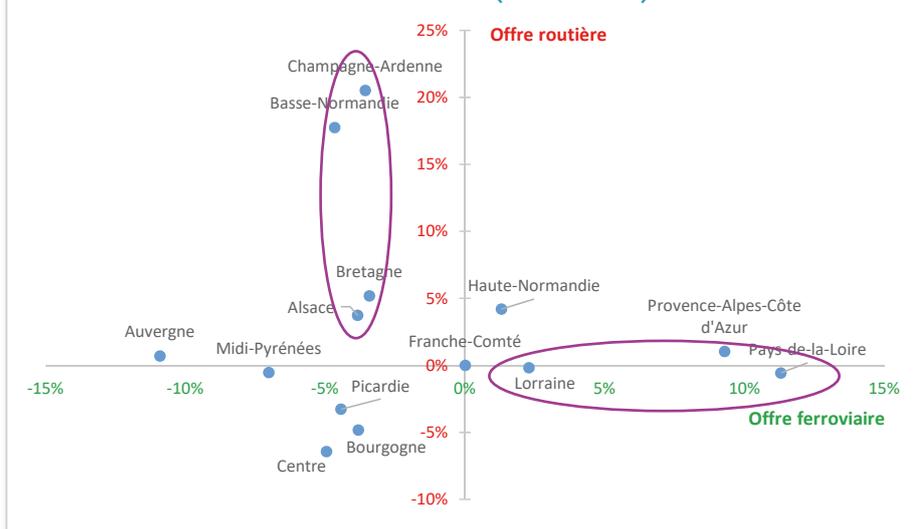
Cinq régions voient leur offre totale augmenter :

- Pays-de-la-Loire (+ 9 %) et Provence-Alpes-Côte d'Azur (+ 6 %) grâce à une forte augmentation de leur offre ferroviaire ;
- Lorraine (+ 2 %) et Haute-Normandie (+ 2 %) grâce à une hausse légère de l'offre ferroviaire ;
- Champagne-Ardenne (+ 2 %) grâce à une forte hausse de l'offre routière, qui compense la légère baisse de l'offre ferroviaire.



©IGN Géofla  
Source : enquête TCR, données 2016

## Évolution de l'offre (2015 à 2016)



À l'opposé, la baisse la plus conséquente est observée en Auvergne (-8 %), liée à une forte baisse de l'offre ferroviaire. Les travaux et les mouvements sociaux figurent notamment parmi les raisons avancées pour expliquer cette baisse globale de l'offre réalisée.

Dans les régions qui ont augmenté leur offre, on constate le renforcement de certaines dessertes ou la mise en place du cadencement (comme en Lorraine).

## Et depuis ?

En 2017 et 2018, les départements ont transféré leur compétence « transport interurbain » aux régions. Ce transfert s'est généralement effectué à offre constante pour ensuite envisager des réorganisations de l'ensemble de l'offre routière régionale. L'offre routière gérée par les Régions a donc naturellement augmenté.

1 Calcul effectué sans les données de la Corse (indisponibles), avec les données 2015 pour la région Poitou-Charentes (et pour le mode routier dans les régions Aquitaine, Limousin et Midi-Pyrénées), et avec les données 2014 pour le mode routier en Rhône-Alpes.

# Les opérateurs

## La SNCF n'est pas le seul opérateur ferroviaire régional

Les modalités de délégation des services régionaux de transports changent peu entre 2015 et 2016. Pour le mode ferroviaire, la majeure partie de l'offre est opérée par la SNCF, dans le cadre de conventions Région-SNCF, mais il existe quelques exceptions.

Depuis 2012, la Corse a confié la gestion de son réseau à une société d'économie mixte (la Société des chemins de fer de la Corse). Dans les autres régions, les lignes ferroviaires sont encore quasiment toutes exploitées par la SNCF, opérateur historique. Seuls trois services sont confiés à d'autres opérateurs :

- la ligne du Blanc Argent en Région Centre (Kéolis jusqu'en 2021) ;
- la ligne Nice-Digne en PACA (Régie régionale des transports depuis 2014) ;
- la ligne Carhaix-Paimpol en Bretagne (exploitée en affermage par CFTA, filiale de Transdev, pour le compte de la SNCF).

Par ailleurs, l'ouverture à la concurrence des services régionaux de transport doit être mise en œuvre au plus tard en 2023.

## La contractualisation de l'offre routière évolue

Pour les lignes routières, la situation est différente : le recours à la SNCF fait dorénavant figure d'exception.

C'est le cas de l'Alsace, la Bourgogne et l'Auvergne, où l'ensemble des services régionaux de transport, assurés par la route et le rail, sont confiés à un seul opérateur : la SNCF.

Dans les autres régions où des dessertes exclusivement routières existent, les services sont confiés à d'autres exploitants que la SNCF (leur nombre variant de un à quatre).

La fusion des régions et le transfert de compétence des lignes routières départementales vers les Régions changent profondément le paysage. L'arrivée à échéance des conventions Région-SNCF (qui concerne 18 régions avant fin 2018) a donc permis de revoir en profondeur la situation contractuelle.

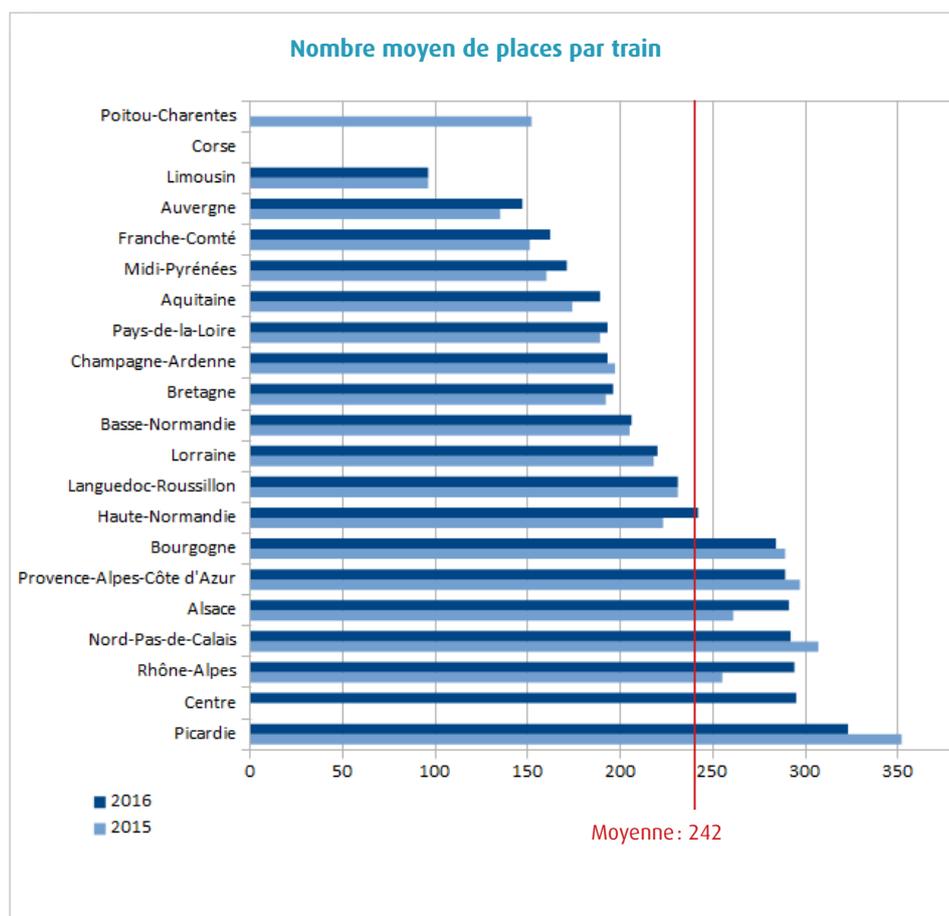
Opérateurs des lignes exclusivement routières



# La capacité du matériel roulant ferroviaire

## En moyenne : 242 places dans un train

La capacité moyenne d'un train assurant un service régional est de 242 places en 2016, en augmentation de 4 % par rapport à 2015 (232 places en 2015)<sup>2</sup>. Les caractéristiques de la demande de mobilité varient selon les territoires, ce qui explique les choix hétérogènes que font les Régions en termes de quantité et de capacité du matériel roulant.



Le renouvellement du parc se poursuit, et avec lui la tendance de fond qui voit la part des automoteurs progresser (70 % en 2015 et 71 % en 2016)<sup>3</sup>. Certaines régions utilisent 100 % d'automoteurs (Poitou-Charentes, Basse-Normandie et Limousin) tandis que cette valeur est de 97 % dans les Pays-de-la-Loire et de seulement 44 % en Bourgogne.

### L'enquête TCR

L'enquête nationale annuelle sur les transports collectifs régionaux est réalisée par le Cerema, en partenariat avec Régions de France, le Gart, l'UTP, la FNTV et le Ministère en charge des transports. Elle est menée auprès de chaque région, pour le transport routier et ferroviaire dont elle a la charge, et porte sur l'offre, la fréquentation, le parc et les aspects financiers.

- 2 Calcul effectué sur 18 régions, les données n'étant pas disponibles pour les régions Corse, Poitou-Charentes (en 2016) et Centre (en 2015). Le calcul est obtenu en divisant la capacité totale du parc par la somme du nombre d'automotrices et du nombre de locomotives.
- 3 Ces pourcentages sont calculés en divisant la capacité offerte par les automoteurs par la capacité offerte par l'ensemble des rames (automoteurs et voitures nécessitant une locomotive).

# La fréquentation

En 2016, la fréquentation totale sur les services régionaux (fer et route) s'élève à plus de 13,4 milliards de voyages.km<sup>4</sup>. Le mode ferroviaire est largement majoritaire puisqu'il représente 96 %<sup>5</sup> de cette fréquentation (alors que l'offre ferroviaire ne représente « que » 76 % de l'offre kilométrique régionale). Cinq régions concentrent à elles seules plus de la moitié du trafic total : Rhône-Alpes, Picardie, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Nord-Pas-de-Calais et Alsace.

## En moyenne : 74 voyageurs par train

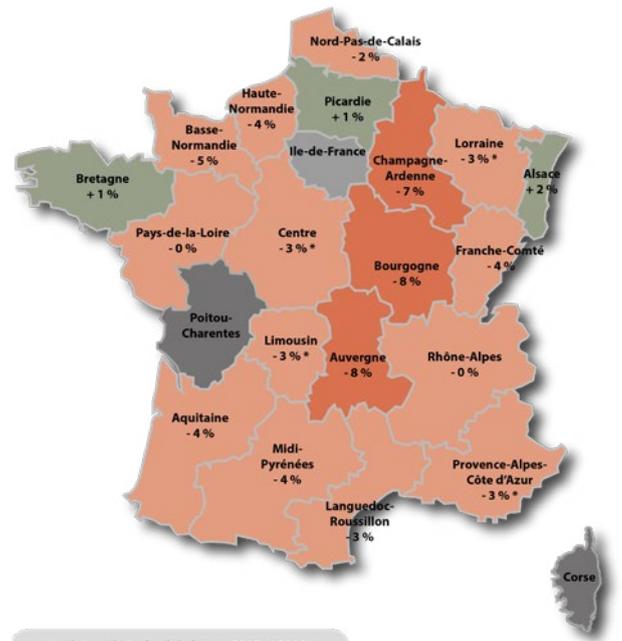
En 2016, on compte en moyenne 74 voyageurs dans un train régional<sup>6</sup>. Cela correspond à environ 30 % de la capacité moyenne d'un train régional, avec des périodes creuses où les trains sont peu remplis, et des périodes de pointe où certains trains sont remplis au-delà de la capacité.

Un TER transporte en moyenne 22 voyageurs dans le Limousin et 121 en Picardie. Dans les autres régions, la valeur se situe entre 40 et 90. Par comparaison, un autocar régional transporte en moyenne 12 voyageurs<sup>7</sup> (le taux de remplissage des cars scolaires est difficile à estimer, mais est souvent supérieur).

## Les grèves font baisser la fréquentation ferroviaire

En 2016, la fréquentation ferroviaire régionale est en baisse de 2,9 %<sup>8</sup>, en raison des grèves du mois de juin 2016<sup>9</sup>, faisant écho à la baisse de l'offre constatée. Mais cette évolution diffère selon les régions :

- 7 régions ont subi une baisse du trafic<sup>10</sup>, bien qu'elles aient maintenu ou augmenté leur offre ;
- 8 régions sont conformes à la tendance nationale avec baisse conjointe de la fréquentation et de l'offre<sup>11</sup> ;
- 4 régions ont vu leur trafic se stabiliser ou augmenter alors que leur offre diminuait<sup>12</sup>.



©IGN Géofla  
Source : enquête TCR, données 2015-2016

## Et depuis ?

En 2017, la fréquentation ferroviaire régionale est en hausse de 5 % après plusieurs années de baisse. Cette croissance se retrouve sur l'ensemble du mode ferroviaire (TGV, Intercités, RER) et peut s'expliquer par la reprise économique, le rebond de l'activité touristique et l'absence de mouvements sociaux.

L'année 2018 a été fortement marquée par les grèves, mais en raison du transfert de certaines lignes TET aux régions (commencé dès 2017), le transport ferroviaire régional ne subit qu'une très légère baisse de fréquentation (-0,2 %) contrairement aux trains interurbains (hors TGV) qui subissent une baisse de -23,5 %.

4 Calcul ne tenant pas compte de la fréquentation routière en Poitou-Charentes et en PACA (données indisponibles).

5 Calcul effectué sur les 17 régions où les données sont disponibles (sans Alsace, Aquitaine, Poitou-Charentes et PACA).

6 Calcul obtenu en divisant le trafic (en voy.kms) par l'offre (en trains.kms) dans les 18 régions pour lesquelles les données sont disponibles.

7 Calcul effectué en divisant le trafic (en voy.kms) par l'offre (en cars.kms) dans les 14 régions pour lesquelles les données sont disponibles.

8 Source : Comptes Transport de la Nation sur les données 2016.

9 En 2016, 364.000 journées cumulées de grève ont été recensées, contre 98.000 en 2015.

10 Aquitaine, Champagne-Ardenne, Franche-Comté, Haute-Normandie, Lorraine, Pays-de-la-Loire et PACA.

11 Auvergne, Basse-Normandie, Bourgogne, Centre, Languedoc-Roussillon, Limousin, Midi-Pyrénées et Nord-Pas-de-Calais.

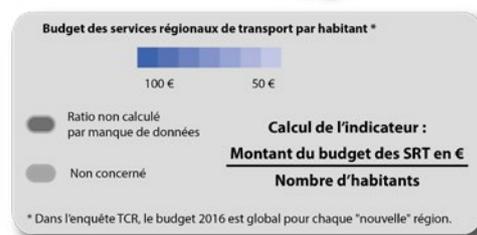
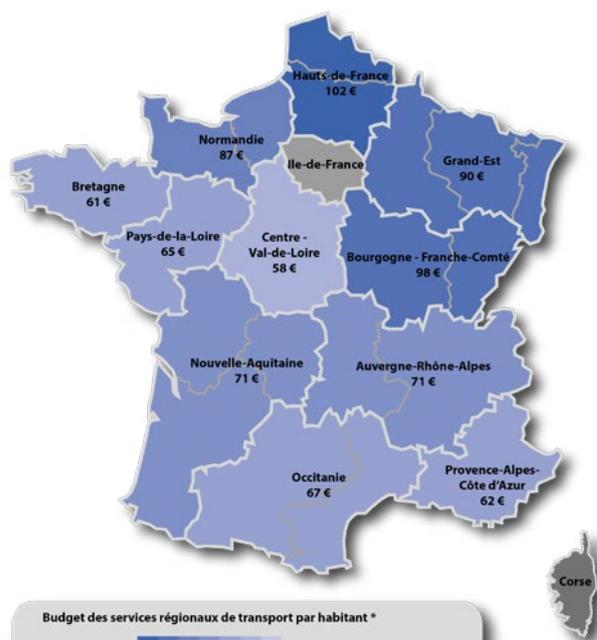
12 Alsace, Bretagne, Picardie et Rhône-Alpes.

# Les coûts

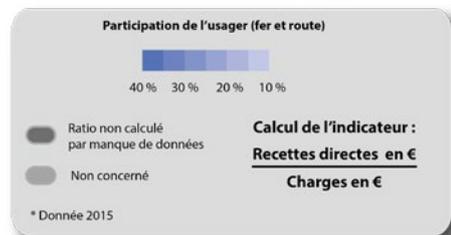
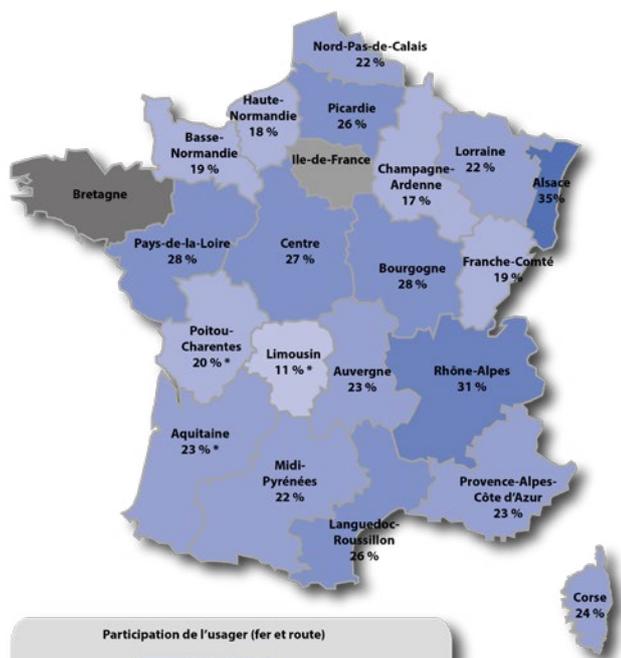
## La dépense globale de transport est en moyenne de 76 € par habitant

Globalement, le budget des Régions consacré aux services régionaux de transport (SRT) est en baisse de 5 % entre 2015 et 2016 : il passe de 80 € par habitant à 76 €<sup>13</sup>.

L'analyse par région montre des fortes baisses (environ 25 %) en Bretagne (due à une baisse des investissements), Auvergne-Rhône-Alpes et Pays de la Loire (baisse des investissements malgré une hausse de l'offre ferroviaire de 10 %), et de fortes hausses en Nouvelle-Aquitaine (+ 11 %) ou en Normandie (+ 44 %, s'expliquant en partie par la hausse des investissements, liés à l'augmentation de 18 % de l'offre routière).



©IGN Géofla  
Source : enquête TCR, données 2016



©IGN Géofla  
Source : enquête TCR, données 2016

## L'utilisateur participe à 26 % du coût d'exploitation du service de transport régional

Ce chiffre est stable depuis quelques années, la légère baisse des recettes (-2,6 % entre 2015 et 2016) étant compensée par la baisse des charges (-1,5 % entre 2015 et 2016). Il reste stable en 2017 (25,7 %) et augmente légèrement en 2018<sup>14</sup>.

Ce taux de couverture varie de 11 % en Limousin à 35 % en Alsace.

Par comparaison, en milieu urbain, il est en moyenne de 28 %.

## Le coût d'un kilomètre de train est 8 fois supérieur à celui d'un kilomètre de car

Le mode ferroviaire et le mode routier génèrent des coûts très différents. Un kilomètre réalisé en car coûte ainsi environ 2,70 €<sup>15</sup>, alors qu'un kilomètre en train coûte un peu plus de 22 €<sup>16</sup>, soit huit fois plus. Néanmoins, un train offre une capacité et un niveau de service bien supérieurs à ceux d'un autocar.

13 Ce budget global transport comprend le fonctionnement et l'investissement. Les données du budget 2016 ne sont disponibles que pour le nouveau découpage territorial de 2017 à treize régions (donnée indisponible en Corse).

14 Certaines régions ont augmenté certains tarifs à partir de 2017, suite à la liberté tarifaire accordée par décret en 2016.

15 Calcul effectué avec les données 2016 de huit régions et les données 2015 de quatre régions.

16 Calcul effectué avec les données 2016 de dix régions et les données 2015 de quatre régions.

# L'énergie

Environ 2/3 des kilomètres parcourus par des trains utilisent l'énergie électrique

Le mode ferroviaire est souvent mis en avant pour ses performances énergétiques. Néanmoins, celles-ci varient fortement en fonction de la motorisation utilisée. Ainsi, l'impact climatique du diesel est en moyenne 9 fois plus élevé que le mode électrique<sup>17</sup>.

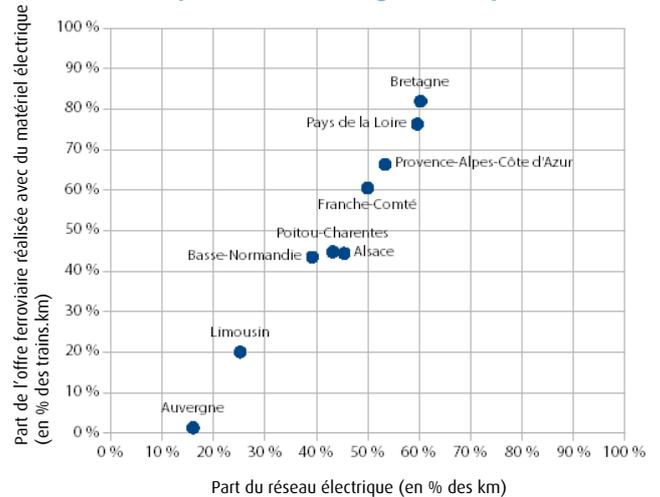
Les trains régionaux sont alimentés par l'électricité à 67 % et par le diesel à 33 %, alors que seulement 55 % du réseau ferré national est électrifié<sup>18</sup>.

La part de l'offre ferroviaire réalisée avec du matériel électrique va de 1 % en Auvergne à 82 % en Bretagne.

Dans la plupart des régions, la part de l'offre réalisée avec du matériel électrique est sensiblement supérieure à la proportion du réseau électrifié. Dans ces régions, l'offre se concentre davantage sur le réseau électrifié, d'autant que du matériel diesel peut aussi théoriquement circuler sur ce réseau. Ceci s'explique par les choix d'investissements historiques qui ont logiquement priorisé les axes les plus fréquentés pour l'électrification du réseau.

Dans deux régions, la part d'offre électrique est inférieure à la part du réseau électrifié : l'Auvergne (1 % d'offre électrique pour 16 % du réseau électrifié) et le Limousin (20 % d'offre électrique pour 25 % du réseau électrifié). Le réseau électrifié y est utilisé par les trains Intercités, mais peu par les TER.

Importance de l'énergie électrique



## Conclusion

Le transport régional évolue. Le mode ferroviaire représentait en 2016 l'essentiel des budgets transports des Régions et l'essentiel des usagers des transports régionaux. C'est moins le cas aujourd'hui, avec la prise en main du transport routier interurbain. Il devient pour elles un outil au service de la desserte de leur vaste territoire, qu'elles cherchent à utiliser pleinement et en complémentarité avec l'offre ferroviaire.

Cette stratégie nécessite une réorganisation des dessertes et du fonctionnement global – contrats, parc, personnel – afin de proposer une offre complète et intégrée, qui devra être cohérente avec les futurs bassins de mobilité. Cette harmonisation devra se faire sur tous les aspects, et notamment la billetterie, l'information voyageurs, et le marketing.

Après avoir successivement eu à gérer l'intermodalité avec les réseaux urbains, la concurrence avec les services de cars librement organisés, la complémentarité avec les lignes routières interurbaines, les Régions verront encore leur rôle évoluer avec la loi d'orientation des mobilités. Celle-ci leur confie le rôle de chef de file de l'intermodalité sur les bassins de mobilité et leur attribue le statut d'autorité organisatrice de la mobilité. Elles pourront ainsi organiser des offres de transport sur des territoires locaux en lieu et place des intercommunalités qui le souhaiteront, et organiser d'autres offres de mobilité à l'échelle régionale. D'ici quelques années, elles devront également gérer l'ouverture à la concurrence dans les TER.

Les Régions deviennent de fait l'acteur principal de la mobilité interurbaine et de la connexion des réseaux. Les prochaines années nous diront comment elles assumeront ce rôle et comment elles répondront aux enjeux de desserte des zones peu denses, tout en se conformant à une nécessaire maîtrise budgétaire.

17 Un TER diesel émet en moyenne 79,25 g CO<sub>2</sub>e/voy.km ; un TER électrique émet 8,10 g CO<sub>2</sub>e/voy.km, soit dix fois moins (Source : « Information GES des prestations de transport », MTEs, septembre 2018).

18 L'électrification du réseau ferroviaire est connue pour toutes les régions, avec au total 54 % du réseau qui est électrifié. Seules 10 régions ont renseigné les données d'offre réalisée selon le mode d'alimentation. Pour ces 10 régions, 55 % de l'offre est réalisé avec une alimentation électrique, mais ces régions se caractérisent par un réseau qui n'est électrifié qu'à 44 %. On estime donc, par proportionnalité, que la part de l'offre réalisée avec énergie électrique est d'environ 67 %.

## + Pour aller plus loin ●●●

- *Panorama des transports collectifs régionaux - Données 2011 à 2014*, Cerema, 2017.
- *TCD - Évolution 2011-2016 - Annuaire statistique*, Cerema, 2018.
- *Transport routier de voyageurs : Les services librement organisés par autocar*, Cerema, 2018.
- *Transport de voyageurs régionaux - Comparaison fer/route du point de vue des coûts ressentis par l'utilisateur*, Cerema, 2015.

## ✍ Contributeurs ●●●

Cette fiche a été rédigée par Bertrand Zogall et Laurent Chevereau, avec la contribution de David Dubois et Sophie Hasiak (Cerema).  
Nous remercions les relecteurs : David Herrgott (Régions de France), Yohan Planche (DGITM), Pierre Nouaille, Cécile Clément, Nicolas Nuyttens, Gêrôme Charrier, Stéphane Chanut (Cerema)

### Maquettage

Cerema Territoires et ville  
Service édition

### Photos de couverture

Arnaud Bouissou/Terra  
Anthony Levrot, Wikimedia  
Commons, License CC BY

### Photos et illustrations

Cerema, sauf mention  
contraire

### Impression

Jouve  
Mayenne

### Date de publication

Mars 2020  
ISSN : 2417-9701  
2020/09

## ✉ Contact ●●●

laurent.chevereau@cerema.fr  
mobilites@cerema.fr

Commander ou télécharger nos ouvrages sur

[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)

### La collection « Connaissances » du Cerema

© 2020 - Cerema  
La reproduction totale ou  
partielle du document doit  
être soumise à l'accord  
préalable du Cerema.

Cette collection présente l'état des connaissances à un moment donné et délivre de l'information sur un sujet, sans pour autant prétendre à l'exhaustivité. Elle offre une mise à jour des savoirs et pratiques professionnelles incluant de nouvelles approches techniques ou méthodologiques. Elle s'adresse à des professionnels souhaitant maintenir et approfondir leurs connaissances sur des domaines techniques en évolution constante. Les éléments présentés peuvent être considérés comme des préconisations, sans avoir le statut de références validées.

Aménagement et cohésion des territoires - Ville et stratégies urbaines - Transition énergétique et climat - Environnement et ressources naturelles - Prévention des risques - Bien-être et réduction des nuisances - Mobilité et transport - Infrastructures de transport - Habitat et bâtiment