

# La situation des transports en Pays de la Loire

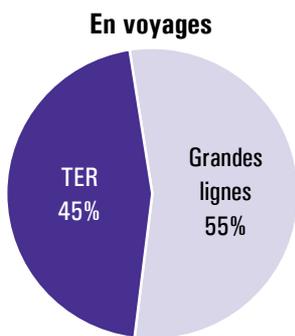
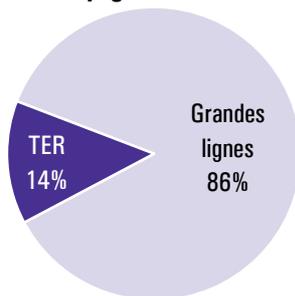
## Les flux ferroviaires de voyageurs en 2009

*Synthèse - Faits saillants*

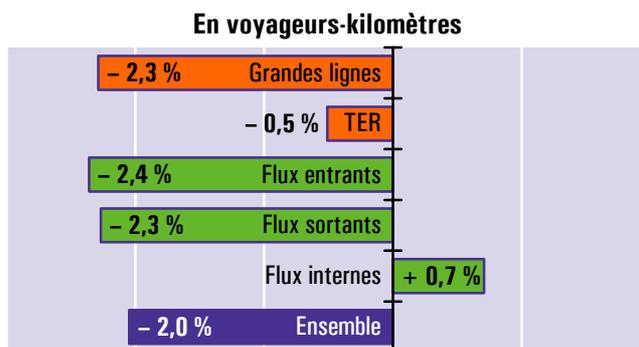
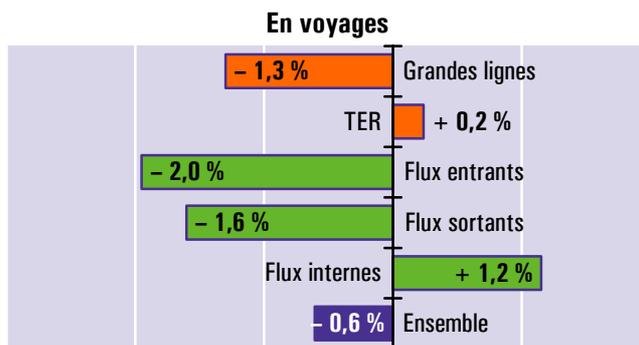
En 2009, les transports ferroviaires de voyageurs ont été impactés par la détérioration de la situation économique et sociale. Le recul des trafics, chiffré à 2,0 % en Pays de la Loire (contre -2,3 % en France métropolitaine) n'a toutefois pas été uniforme selon la catégorie de réseau. L'activité Grandes lignes (TGV et Corails), exprimée en voyageurs-kilomètres, s'est repliée de 2,3 % tandis que celle du TER n'a fléchi que de 0,5 %.

Le trafic ferroviaire de voyageurs réalisé en 2009 dans les Pays de la Loire n'a situé la région qu'au 7<sup>ème</sup> rang national. Cette sous-représentation est liée à des spécificités socio-démographiques ligériennes (urbanisation diffuse, taille des ménages, ...) et à un maillage ferroviaire peu dense, qui sont autant d'incitations à l'utilisation de la voiture.

Au cours des quinze dernières années, les Pays de la Loire ont néanmoins comblé une partie de leur retard par rapport aux autres territoires français, notamment sous l'effet de la régionalisation ferroviaire à l'origine du doublement de l'usage du réseau TER. Ce dernier représente aujourd'hui 14 % du trafic ferroviaire des Pays de la Loire, en progression de trois points par rapport à 1996. Le TGV Atlantique assure encore l'essentiel des flux mais a souffert en 2009 de la baisse de la clientèle affaires, consécutive à la crise économique.

**Structure par réseau en 2009  
dans les Pays de la Loire****En voyageurs-kilomètres**

Source : S.N.C.F.

**Evolution entre 2008 et 2009 des flux ferroviaires  
de voyageurs dans les Pays de la Loire**

Source : S.N.C.F. (hors trafic international, voyages gratuits et billetterie manuelle)

# 1 – Les flux ferroviaires de voyageurs dans les Pays de la Loire et en France métropolitaine

## Trafic ferroviaire : le 7<sup>ème</sup> rang national

En 2009, le trafic ferroviaire de voyageurs des Pays de la Loire s'est élevé à 5,615 milliards de voyageurs-kilomètres. Par ce critère, la région se classe seulement au 7<sup>ème</sup> rang national (5<sup>ème</sup> place pour le seul Transport Express Régional). Pourtant desservie par le TGV, elle est devancée par des régions moins peuplées telles que l'Aquitaine ou le Languedoc-Roussillon. Ce niveau relativement modeste est corroboré par les résultats de l'enquête nationale Transports et déplacements qui mettent en évidence une part de marché du train dans les déplacements plus faible dans la région qu'au niveau national. Il doit être mis en relation d'une part avec le taux élevé de motorisation en Pays de la Loire<sup>1</sup> qui, stimulé par l'étalement urbain et un nombre important de familles, constitue un frein à l'usage du train ; d'autre part avec un niveau d'équipement ferroviaire inférieur à la moyenne nationale (l'indice de dotation ferroviaire de la région est de 0,33 kilomètres de voies ouvertes au trafic voyageurs pour 1000 habitants contre 0,38 en France métropolitaine).

### Classement régional du trafic ferroviaire intérieur de voyageurs en 2009

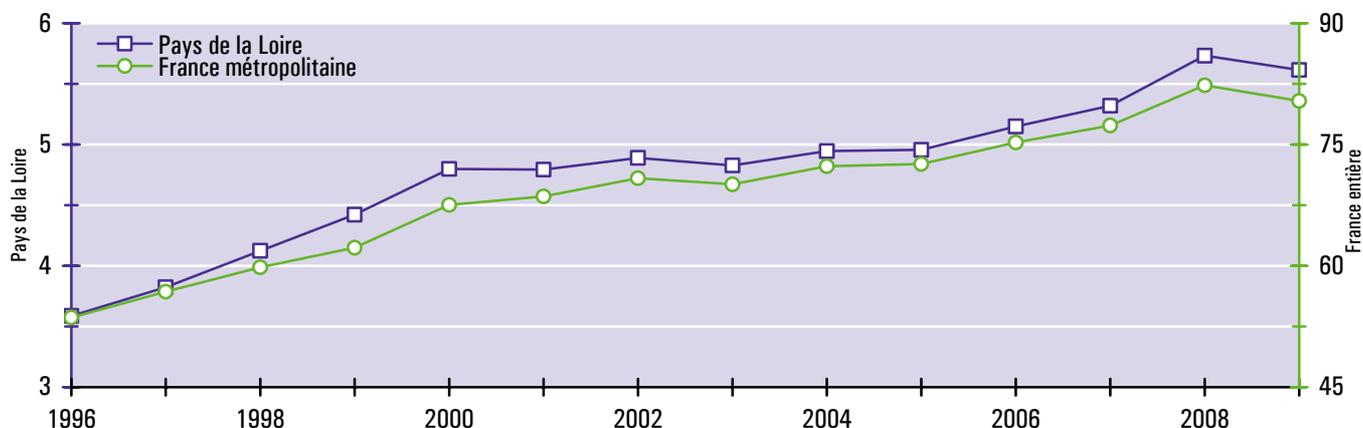
	Trafic (en millions de voyageurs-km)			Voy.-km / hab. (2009)
	2008	2009	Evolution	
Île-de-France	56 616	55 129	- 2,6 %	4 700
Rhône-Alpes	15 390	15 073	- 2,1 %	2 445
PACA	14 105	13 346	- 5,4 %	2 714
Nord-Pas-de-Calais	6 729	6 478	- 3,7 %	1 609
Languedoc-Roussillon	5 903	5 752	- 2,6 %	2 205
Aquitaine	5 864	5 656	- 3,6 %	1 766
<b>Pays de la Loire</b>	<b>5 732</b>	<b>5 615</b>	<b>- 2,0 %</b>	<b>1 587</b>
Bretagne	5 291	5 150	- 2,7 %	1 623
Alsace	3 647	3 651	+ 0,1 %	1 977
Lorraine	3 481	3 437	- 1,3 %	1 464
Centre	3 341	3 288	- 1,6 %	1 295
Midi-Pyrénées	3 367	3 091	- 8,2 %	1 079
Poitou-Charentes	2 832	2 758	- 2,6 %	1 564
Bourgogne	2 582	2 531	- 2,0 %	1 543
Picardie	2 062	2 078	+ 0,8 %	1 088
Haute-Normandie	1 566	1 548	- 1,1 %	846
Basse-Normandie	1 451	1 441	- 0,7 %	980
Champagne-Ardenne	1 388	1 390	+ 0,1 %	1 040
Franche-Comté	1 211	1 183	- 2,3 %	1 012
Auvergne	1 149	1 128	- 1,8 %	840
Limousin	858	824	- 3,9 %	1 109

Source : S.N.C.F. (hors trafic international, voyages gratuits et billetterie manuelle)

## Un trafic régional en forte expansion sur longue période ...

Le transport ferroviaire de voyageurs des Pays de la Loire est en forte croissance : entre 1996 et 2009, la fréquentation (exprimée en nombre de voyages) a grimpé de 54 % et le trafic (mesuré en voyageurs-kilomètres) s'est accru de 57 %. Le rythme d'évolution de ces deux indicateurs a été légèrement plus rapide que celui enregistré pour l'ensemble des régions françaises (+ 42 % pour la fréquentation, + 50 % pour le trafic).

### Trafic ferroviaire de voyageurs (en milliards de voyageurs-km)



Unité : milliard de voyageurs-kilomètres (hors trafic international, voyages gratuits et billetterie manuelle)

Source : S.N.C.F.

<sup>1</sup> D'après les enquêtes annuelles de recensement menées par l'INSEE de 2005 à 2009 (millésime 2007), le taux de motorisation des Pays de la Loire est le 2<sup>ème</sup> de France après la région Poitou-Charentes. 86,3 % des ménages résidant dans la région sont équipés en voiture (80,6 % en France métropolitaine).

La croissance du trafic, observée jusqu'en 2008, n'a pas été régulière. Elle peut être scindée en trois périodes distinctes :

1. Entre 1996 et 2000, le trafic a bondi de 34 %, grâce d'une part au développement du TGV Atlantique, favorisé par l'arrêt des vols entre Nantes et Roissy, opérés par Air France jusqu'en 1996 ; d'autre part, au début de la mise en œuvre de la régionalisation ferroviaire, expérimentée dans les Pays de la Loire à partir de 1997.
2. Entre 2000 et 2005, le trafic s'est stabilisé (+ 3 %), en relation notamment avec l'extension du réseau autoroutier (mise en service de 200 kilomètres d'autoroutes au cours de la période dans les Pays de la Loire).
3. Les années 2005 à 2008 ont marqué une nouvelle période de croissance (+ 16 %), portée par l'augmentation du coût d'usage de la voiture (due au renchérissement de l'essence) et la poursuite de la modernisation du réseau TER.

### ... mais qui a reculé en 2009

En 2009, pour la première fois depuis 2003, les flux ferroviaires se sont repliés dans les Pays de la Loire : - 0,6 % en voyages ; - 2,0 % en voyageurs-km. Trois facteurs majeurs, communs à l'ensemble des régions françaises, ont agi simultanément :

- la conjoncture économique qui a entraîné, par ses effets les plus visibles (hausse du chômage, baisse des déplacements de loisirs et d'affaires), le recul de la mobilité des ménages et des salariés,
- la décrie du prix des carburants automobiles (consécutivement à l'envolée des cours du pétrole en 2008, le prix de l'essence s'est replié en 2009 : en moyenne annuelle, - 21 % pour le gazole, - 11 % pour le super sans plomb),
- les mesures de soutien à l'industrie automobile (bonus écologique et prime à la casse) qui ont provoqué une hausse des immatriculations de voitures au détriment de l'usage des transports collectifs.

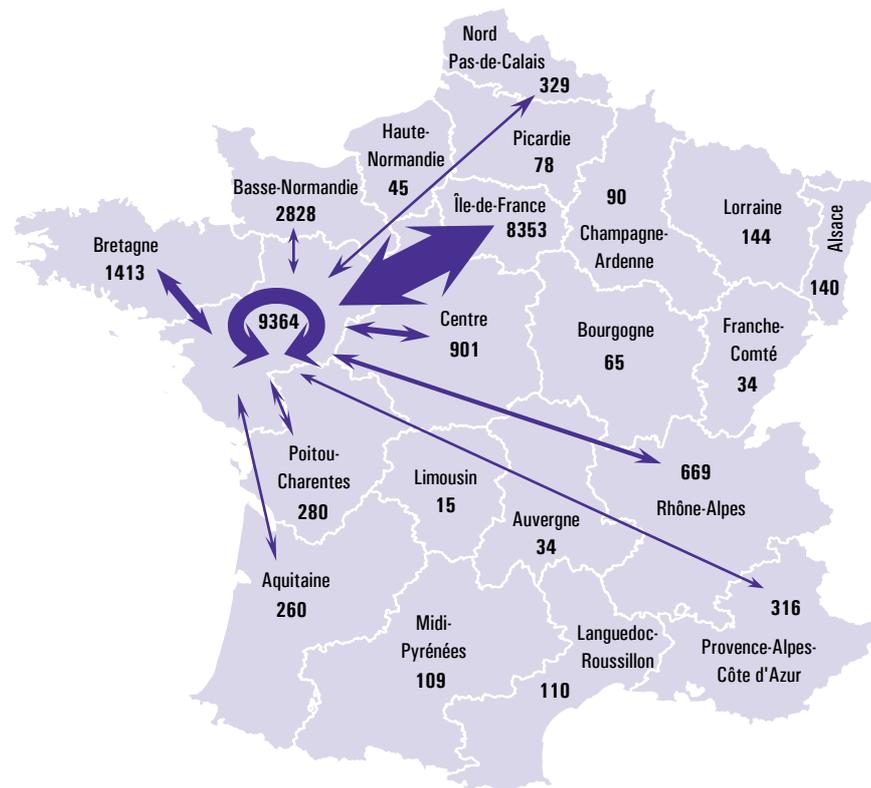
#### Transports ferroviaires de voyageurs dans les Pays de la Loire en 2008 et 2009

	Milliers de voyages			Millions de voyageurs-km		
	2008	2009	Evolution	2008	2009	Evolution
<b>Flux entrants</b>	6 924	6 789	- 2,0 %	2 616	2 554	- 2,4 %
<b>Flux sortants</b>	6 987	6 875	- 1,6 %	2 612	2 553	- 2,3 %
<b>Flux internes</b>	9 257	9 364	+ 1,2 %	504	508	+ 0,7 %
<b>Ensemble</b>	<b>23 169</b>	<b>23 029</b>	<b>- 0,6 %</b>	<b>5 732</b>	<b>5 615</b>	<b>- 2,0 %</b>

Source : S.N.C.F. (hors trafic international, voyages gratuits et billetterie manuelle)

Le recul de 2009 a épargné les voyages à courtes distances. Les flux internes aux Pays de la Loire ont ainsi continué à progresser (+ 0,7 % en voyageurs-kilomètres), à un rythme toutefois nettement inférieur à celui des années précédentes (+ 10 % en 2006, + 5 % en 2007, + 8 % en 2008).

#### Origines / destinations des flux ferroviaires de voyageurs en 2009



Les échanges ferroviaires entre les Pays de la Loire et le reste de la France (13,7 millions de voyages en 2009) se font en priorité avec les régions limitrophes et celles desservies par le TGV : l'Île-de-France (pour 61 % d'entre-eux) suivi de la Bretagne (10 %), le Centre (7 %) et la région Rhône-Alpes (5 %).

Ce trafic d'échanges a reculé de 2,3 % entre 2008 et 2009. La plupart des relations se sont inscrites en repli, dans des proportions parfois importantes (Provence-Alpes-Côte d'Azur : - 7,8 %, Midi-Pyrénées : - 6,7 %). Parmi les rares liaisons ayant progressé, il convient de citer la Lorraine (+ 2,9 %) et l'Alsace (+ 0,9 %) qui ont tiré profit de la montée en charge du TGV Est.

Unité : millier de voyages

Source : S.N.C.F. (hors trafic international, voyages gratuits et billetterie manuelle)

## 2 – Le réseau Grandes lignes : les flux ont reculé d'environ 2 % en 2009

Dans les Pays de la Loire, le service Grandes lignes est principalement constitué du TGV Atlantique<sup>1</sup> qui dessert les principales agglomérations de la région depuis l'axe Saint-Nazaire / Paris, épine dorsale du réseau ferré ligérien. En 2009, les Grandes lignes ont représenté 86 % du trafic ferroviaire de la région mais seulement 55 % de la fréquentation, en raison de l'importance des déplacements à courte distance, effectués majoritairement sur le réseau TER.

En 2009, le service des TGV et des Corails a enregistré dans la région une fréquentation de 12,6 millions de voyages (- 1,3 % par rapport à 2008) et un trafic de 4,8 milliards de voyageurs-kilomètres (- 2,3 %). Les Pays de la Loire se sont toutefois un peu mieux comportés que les autres régions françaises, le recul des trafics Grandes lignes s'établissant à - 3,4 % au niveau national.

### Classement régional du trafic ferroviaire intérieur de voyageurs en 2009

#### Réseau Grandes lignes

	2008	2009	Evolution
Île-de-France	43 565	42 117	- 3,3 %
Rhône-Alpes	13 036	12 674	- 2,8 %
PACA	12 979	12 224	- 5,8 %
Nord Pas-de-Calais	5 613	5 326	- 5,1 %
Languedoc-Roussillon	5 427	5 269	- 2,9 %
Aquitaine	5 319	5 089	- 4,3 %
<b>Pays de la Loire</b>	<b>4 959</b>	<b>4 845</b>	<b>- 2,3 %</b>
Bretagne	4 696	4 548	- 3,1 %
Alsace	2 899	2 896	- 0,1 %
Lorraine	2 761	2 704	- 2,1 %

Unité : million de voyageurs-kilomètres (10 premières régions françaises)

Source : S.N.C.F. (hors trafic international, voyages gratuits et billetterie manuelle)

### Transports ferroviaires de voyageurs dans les Pays de la Loire en 2008 et 2009

#### Réseau Grandes lignes

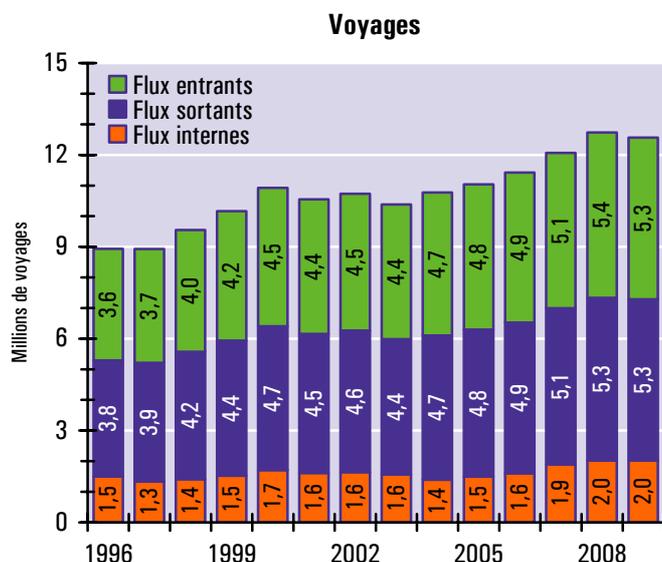
	Milliers de voyages			Millions de voyageurs-kilomètres		
	2008	2009	Evolution	2008	2009	Evolution
<b>Flux entrants</b>	5 395	5 281	- 2,1 %	2 423	2 360	- 2,6 %
<b>Flux sortants</b>	5 319	5 259	- 1,1 %	2 411	2 354	- 2,3 %
<b>Flux internes</b>	2 019	2 027	+ 0,4 %	125	131	+ 4,3 %
<b>Ensemble</b>	<b>12 733</b>	<b>12 567</b>	<b>- 1,3 %</b>	<b>4 959</b>	<b>4 845</b>	<b>- 2,3 %</b>

Source : S.N.C.F. (hors trafic international, voyages gratuits et billetterie manuelle)

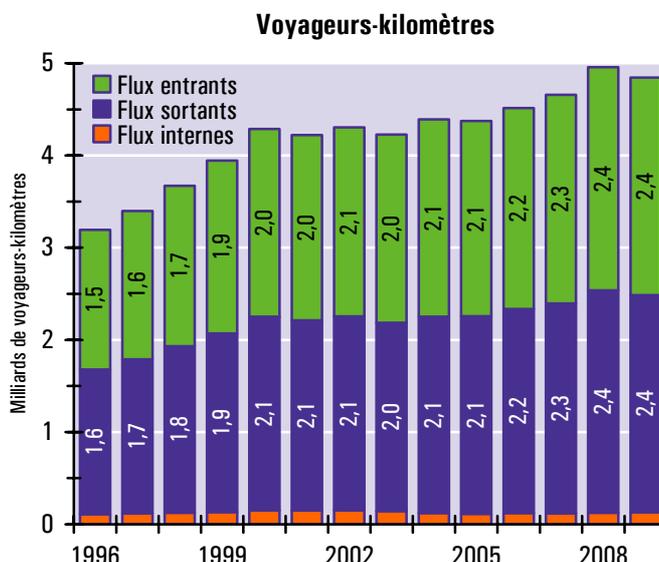
La précédente baisse significative du trafic (- 1,8 % en 2003) trouvait son origine dans des conflits sociaux à la S.N.C.F. qui avaient paralysé la circulation des trains. Celle de 2009 provient de la dégradation de la situation économique et sociale qui a provoqué un repli de la mobilité en transports collectifs des ménages,

conséquence de la moindre progression de leur pouvoir d'achat et des aides de l'Etat à la filière automobile ; mais aussi des salariés, en raison des restrictions budgétaires des entreprises. Ce mouvement s'est poursuivi au cours des premiers mois de 2010 : à la fin août, le trafic du TGV Atlantique fléchissait, en rythme annuel, de 1,8 %.

### Transports ferroviaires de voyageurs dans les Pays de la Loire - Réseau Grandes lignes



Source : S.N.C.F. (hors trafic international, voyages gratuits et billetterie manuelle)



<sup>1</sup> L'autre composant du trafic Grandes lignes, celui des Corails (Intercités, Lunéa et TéoZ), est devenu marginal en raison du désengagement progressif de la S.N.C.F. sur ce créneau déficitaire (se traduisant par une diminution des fréquences et un vieillissement prononcé du matériel roulant).

### 3 – Le réseau TER : la croissance des flux a marqué une pause en 2009

#### Classement régional du trafic ferroviaire intérieur de voyageurs en 2009

##### Réseau TER

	2008	2009	Evolution
Île-de-France	13 051	13 011	- 0,3 %
Rhône-Alpes	2 354	2 399	+ 1,9 %
Nord Pas-de-Calais	1 116	1 152	+ 3,2 %
PACA	1 126	1 122	- 0,4 %
<b>Pays de la Loire</b>	<b>773</b>	<b>769</b>	<b>- 0,5 %</b>
Centre	748	761	+ 1,7 %
Picardie	758	759	+ 0,1 %
Bourgogne	740	758	+ 2,3 %
Alsace	749	754	+ 0,8 %
Lorraine	719	733	+ 1,9 %

Unité : million de voyageurs-kilomètres (10 premières régions françaises)

Source : S.N.C.F. (hors trafic international, voyages gratuits et billetterie manuelle)

L'activité du réseau TER des Pays de la Loire s'inscrit dans une dynamique de long terme très positive. Selon les données communiquées par la S.N.C.F.<sup>1</sup>, entre 1996 et 2009, le trafic a presque doublé (+ 95 % contre + 48 % au niveau national), passant de 394 millions à 769 millions de voyageurs-km. Selon cet indicateur, la région se classe au 5<sup>ème</sup> rang national en 2009 (gain de trois places par rapport à 1996).

Ce renouveau du réseau TER, qui coïncide avec la mise en œuvre de la régionalisation ferroviaire en Pays de la Loire<sup>2</sup>, est le fruit de la conjonction de plusieurs éléments :

- des phénomènes exogènes telles que l'augmentation du prix des carburants automobiles, les difficultés croissantes de circulation aux entrées des villes ou la prise en compte de considérations environnementales dans le choix modal des déplacements,
- mais aussi des facteurs endogènes liés à la politique mise en œuvre par l'autorité organisatrice (renforcement et adaptation de l'offre, renouvellement et modernisation du matériel, mise en place de tarifications attractives).

2009 a marqué une inflexion de tendance, en liaison avec la baisse des migrations pendulaires générée par la hausse du chômage. Le trafic du TER a ainsi légèrement reculé dans la région (- 0,5 % par rapport à 2008), contrastant avec la forte progression des années précédentes, et la fréquentation s'est stabilisée à 10,5 millions de voyages (+ 0,2 %).

#### Transports ferroviaires de voyageurs dans les Pays de la Loire en 2008 et 2009

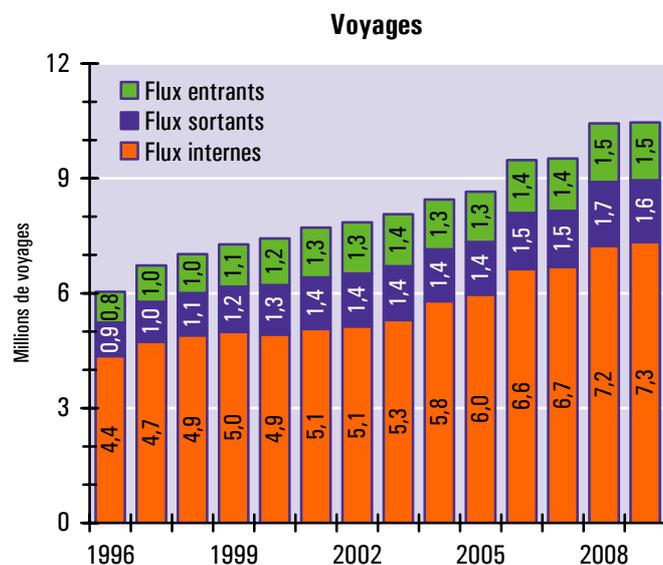
##### Réseau TER

	Milliers de voyages			Millions de voyageurs-kilomètres		
	2008	2009	Evolution	2008	2009	Evolution
<b>Flux entrants</b>	1 529	1 508	- 1,4 %	193	194	+ 0,4 %
<b>Flux sortants</b>	1 668	1 616	- 3,1 %	201	198	- 1,4 %
<b>Flux internes</b>	7 239	7 337	+ 1,4 %	379	377	- 0,5 %
<b>Ensemble</b>	<b>10 436</b>	<b>10 461</b>	<b>+ 0,2 %</b>	<b>773</b>	<b>769</b>	<b>- 0,5 %</b>

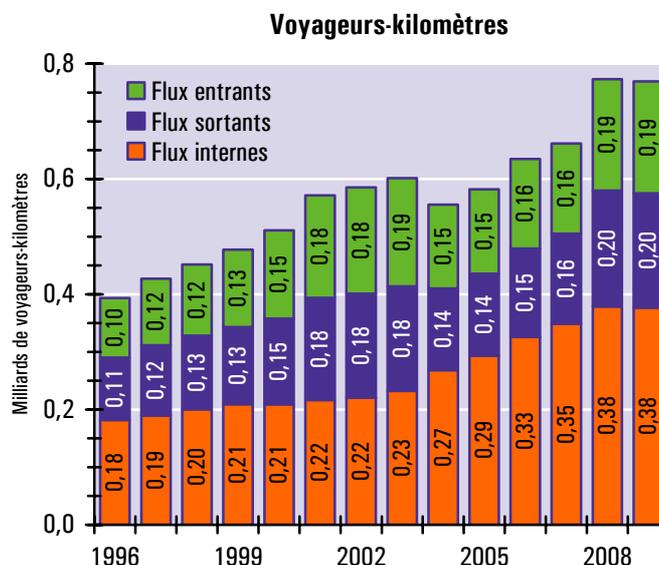
Source : S.N.C.F. (hors trafic international, voyages gratuits et billetterie manuelle)

Note au lecteur : les flux d'échanges (entrants et sortants) correspondent aux lignes qui dépassent les frontières de la région (Le Mans / Rennes, Le Mans / Tours, Nantes / Orléans, Nantes / Rennes, Le Mans / Paris, Fontenay-le-Comte / Niort, ...).

#### Transports ferroviaires de voyageurs dans les Pays de la Loire - Réseau TER



Source : S.N.C.F. (hors trafic international, voyages gratuits et billetterie manuelle)



<sup>1</sup> Données estimées par un modèle et donc différentes de celles diffusées par la Région des Pays de la Loire (cf. méthodologie en dernière page).

<sup>2</sup> Les Pays de la Loire ont fait partie en 1997 des sept premières régions à avoir expérimenté la régionalisation ferroviaire, avant sa généralisation en 2002.

## L'organisation du transport ferroviaire en France et dans les Pays de la Loire

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

La S.N.C.F. est également gestionnaire déléguée des infrastructures ferroviaires, assurant pour le compte de R.F.F. (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.

### Méthodologie

L'analyse des flux ferroviaires de voyageurs a été réalisée à partir de données statistiques fournies par la S.N.C.F., 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. Son intérêt principal est de permettre des comparaisons harmonisées entre les régions françaises. 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.

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 Pays de la Loire, à l'instar de la plupart des autres régions françaises (la Corse et l'Île-de-France étant soumises à des régimes spécifiques), les transports ferroviaires de voyageurs sont gérés par deux autorités organisatrices : la S.N.C.F., par délégation de l'État, pour le réseau grandes lignes, et la Région des Pays de la Loire pour les autres lignes ferroviaires, exploitées par la S.N.C.F. sous la marque commerciale TER.

- Les ventes électroniques de la S.N.C.F. couvrent environ 95 % du chiffre d'affaires voyageurs (les 5 % restants correspondent à la billetterie manuelle et au trafic intérieur de la Corse).
- La S.N.C.F. 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 TéoZ et enfin de C à D en TER, comptera pour 3 voyages. Par conséquent, la S.N.C.F. conseille de raisonner plutôt en voyageurs-km.
- 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.
- A titre de comparaison, les données de fréquentation du TER communiquées chaque année par la Région des Pays de la Loire sont issues de comptages menés par la SNCF. Les deux sources statistiques sont, de par leurs caractéristiques, complémentaires mais aussi discordantes. Ainsi les évolutions temporelles du trafic TER peuvent être sensiblement divergentes selon la source considérée.

### *La situation des transports en Pays de la Loire*

Service connaissance  
des territoires et évaluation  
Division de l'observation,  
des études et des statistiques

34 Place Viarme - BP 32 205  
44022 Nantes Cedex 1  
Tél. 02 40 99 58 13

Directeur  
de la publication :  
Hubert Ferry-Wilczek

ISSN : 2109-0025

© DREAL 2011