

LA CONJONCTURE DES TRANSPORTS EN PICARDIE

3ème trimestre 2005

■ La politique de modernisation du parc de matériel roulant en Picardie

La Picardie est la 5^{ème} région par le trafic TER généré (35 000 voyageurs par jour). Selon Ville et Transports magazine, au palmarès 2005 des TER la Picardie se classe au 2^{ème} rang des régions pour la part du matériel neuf, au 6^{ème} rang pour l'évolution de la fréquentation et au 8^{ème} rang pour l'évolution de l'offre.

Le matériel roulant est une des problématiques lourdes de la compétence ferroviaire, non seulement en raison de ses implications techniques mais aussi financières.

Dès 1998, les services du conseil régional ont travaillé en commun avec la SNCF à la mise au point d'un audit du matériel roulant en se préoccupant à la fois de l'état actuel et des besoins de renouvellement. C'est sur la base de cet audit qu'ont été lancés, dès 1999, les principaux programmes de modernisation et d'acquisition de matériel.

Cette démarche permet ainsi aujourd'hui à la région Picardie de disposer d'une vision prospective couplée à une démarche de programmation. Une région, en effet, ne peut se permettre - compte tenu des enjeux financiers - de mener des programmes de modernisation du parc roulant sans avoir une vision claire des besoins à 20 ans.

Une des attentes forte et légitime des usagers du train, est de bénéficier dans les meilleurs délais de matériel roulant rapide, fiable et confortable.

Qui plus est, le Transport Express Régional (TER) picard doit s'adapter aux différentes facettes du territoire : alors que du matériel de 80 places est amplement suffisant au nord de la Région, ce sont des rames de 1 400 places qui s'avèrent nécessaires pour acheminer vers Paris les « migrants » quotidiens domicile-travail. Dès lors, les commandes de matériel neuf doivent faire appel aussi bien à des autorails monocaisses qu'à des rames à deux niveaux de 5 caisses.

Un objectif double

Le matériel est une des composantes essentielles du transport collectif, avec bien entendu la qualité des dessertes et le confort des gares et points d'arrêts.

L'objectif poursuivi est double :

- Achever la rénovation de la totalité du matériel ancien pour la fin d'année 2005
- Réduire sensiblement la moyenne d'âge du matériel roulant en passant en dessous de la barre des 18 ans d'ici 2010

Compte tenu de tous les travaux engagés et des commandes déjà passées, on peut considérer que cet objectif sera atteint dans les délais fixés. Le parc entièrement rajeuni et complété de matériel neuf contribuera ainsi largement au regain d'attractivité du TER.

Rénovation de l'ancien et choix du neuf

La modernisation du parc de matériel roulant s'appuie sur deux volets :

- La rénovation du matériel ancien : le but est de procéder, si possible, à l'occasion des révisions mécaniques menées par les ateliers de la SNCF, à un changement complet des aménagements intérieurs (sièges, ambiances colorielles, matériaux, création d'espaces vélo et d'espaces PMR...) mais aussi des livrées extérieures (mise aux couleurs du TER). Tout le matériel hérité lors du transfert de compétences est entièrement rénové aujourd'hui.
- L'acquisition de matériel neuf : il s'agit d'enrichir progressivement le parc existant avec du matériel neuf, confortable et climatisé, allant du mono-caisse aux pentacaises. A ce jour, les matériels commandés concernent les automoteurs X. 72 500 tri-caisses, les autorails monocaisses X.73 500, les autorails grande capacité tricaisses (AGC) et enfin les TER2N NG pentacaises et quadricaises à deux niveaux, de manière à répondre à la variété des besoins du réseau picard.

Bilan

Compte tenu des efforts engagés, près de 100 % du parc ancien est désormais rénové et ce sont 56 automoteurs ou automotrices qui sont en commande ou d'ores et déjà en service.

Le tableau ci-dessous récapitule les opérations de modernisation et acquisition envisagées.

| opérations d'acquisition | | M€ | opérations de rénovation | | M€ |
|--------------------------|--------------------------------------|---------------|--------------------------|---|----------------|
| 1986 | 11 rames réversibles régionales | 15,00 | 1992/1996 | 11 RRR | 1,05 |
| 1999 | 5 autorails monocaisses X 73500 | 7,10 | 1992/1996 | 20 autorails X 4630 | 8,5 |
| 2000 | 6 automoteurs tricaisses X 72500 | 30,60 | 1999/2000 | 20 autorails X 4500 | 3,05 |
| 2001 | 8 automotrices TER 2N NG (5 caisses) | 92,60 | 1999/2001 | 29 Voitures Omnibus à 2 Niveaux | 3,52 |
| 2001 | 7 autorails monocaisses X 73500 | 10,50 | 1999/2001 | 6 Rames Inox Omnibus | 2,55 |
| 2001 | 15 autorails Grande Capacité | 64,00 | 2000/2001 | modernisation légère 20 X 4630 | 0,46 |
| 2003 | 9 autorails Grande Capacité | 38,04 | 2001/2004 | modernisation lourde 11 Rames Réversibles | 5,6 |
| 2005 | 6 automotrices TER 2N NG | 57,00 | 2002/2004 | modernisation légère 3 X 4500 | 0,33 |
| | | 314,84 | 2001/2004 | modernisation 10 voitures Corail | 0,312 |
| | | 315 M€ | | | 25,4 M€ |

Le 100^{ème} Autorail Grande Capacité Bombardier est arrivé en Picardie le 6 octobre 2005

L'arrivée du 100^{ème} AGC Bombardier en Picardie, correspond au dixième exemplaire appelé à sillonner la région sur les 24 qui d'ici 2010 seront mis en service sur l'ensemble des lignes picardes non électrifiées.



L'OPINION DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES

| | QUESTIONS | 3 ^{ème} TRIMESTRE 2005 | | 4 ^{ème} TRIMESTRE 2005 |
|----------------------------------|---------------------------|---------------------------------|--------------|---------------------------------|
| | | Niveau * | Evolution ** | Prévisions Evolution ** |
| <i>SITUATION DES ENTREPRISES</i> | TRESORERIE | | | *** |
| | DELAIS DE PAIEMENT | | | *** |
| | ACHAT DE VEHICULES | | | |
| | EFFECTIFS CONDUCTEURS | | | |
| <i>TRAFIC INTERIEUR</i> | ACTIVITE | | | |
| | urbain | | | |
| | transports < 200 km | | | |
| | transports > 200 km | | | |
| | Prix transports > 200 km | | | *** |
| <i>TRAFIC INTERNATIONAL</i> | ACTIVITE | | | |
| | UTILISATION DES VEHICULES | | | *** |

* Le niveau d'opinion des transporteurs régionaux est mesuré par l'écart entre les opinions positives et les opinions négatives (situation excellente : soleil, situation moyenne ou défavorable nuages et pluie)

** les évolutions indiquent la tendance de ce solde comparé à celui de l'enquête précédente

*** question non posée

LE TRANSPORT INTERIEUR

Les entreprises comptant moins de 20 salariés affichent une activité en retrait par rapport au 2^{ème} trimestre pour la distribution urbaine et la zone courte et en légère hausse pour la zone longue. Curieusement, pour ces entreprises, les avis sont également répartis entre les 3 mois d'été en ce qui concerne le mois le plus actif.

Les entreprises comptant plus de 20 salariés amorcent un léger redressement sur les 3 segments du marché : distribution urbaine, zone courte et zone longue. Pour ces entreprises septembre est considéré comme le mois le plus actif.

Pour le 4^{ème} trimestre, les deux catégories d'entreprises anticipent une légère hausse mais le solde d'opinion reste à un niveau bas.

LE TRANSPORT INTERNATIONAL

Le nombre de réponses concernant l'activité internationale des entreprises étant plus faible les résultats proposés sont à prendre avec prudence.

Ce sont les entreprises plus importantes qui effectuent du trafic international. Leurs avis évoquent au mieux une stabilité sur les trafics

réalisés avec les pays limitrophes : Belgique, Allemagne, Pays bas.

Les soldes d'opinion se situent à un niveau bas mais les orientations pour le 4^{ème} trimestre sont à la hausse.

LES CONDITIONS D'EXPLOITATION

Les opinions sur la situation de trésorerie et sur les délais de paiement, aux plus bas niveaux de l'enquête, se dégradent encore. L'opinion relative aux prix est en contrepartie mieux orientée.

REMARQUE

Les entrepreneurs sont moins nombreux à considérer le climat économique comme mauvais 68 % contre 86 % le trimestre précédent.

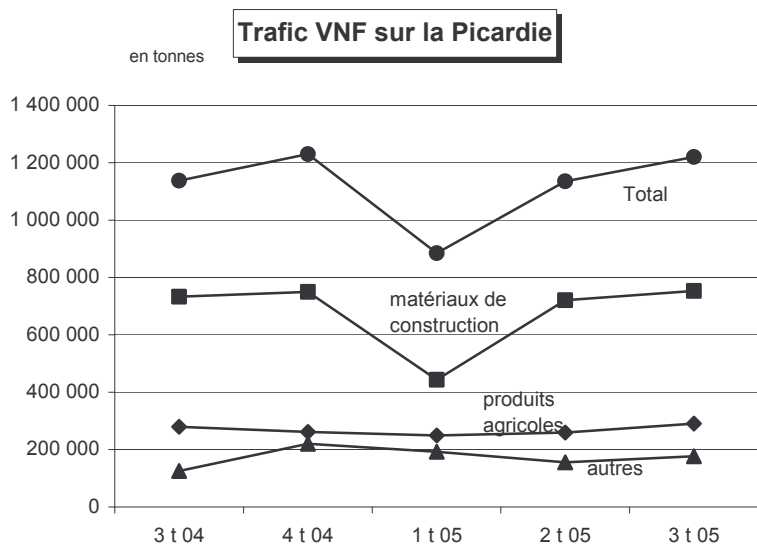
Les motifs d'inquiétude avancés par les professionnels sont nombreux. Le prix du carburant reste la préoccupation la plus citée.

Un tiers des entrepreneurs ayant répondu envisage l'embauche de conducteurs tout en regrettant la pénurie et le manque de motivation des candidats.

Les entreprises ont du mal à se situer dans le grand marché européen.

LA CONJONCTURE DU TRANSPORT FLUVIAL

Activité en hausse pour le troisième trimestre 2005 avec un résultat de + 6 % sur 12 mois glissants. Les transports de matériaux et de céréales ont augmenté en tonnage.



Transport inter-régional

En inter-régional, les échanges s'établissent autour de 460 000 t avec 60 % pour les entrées et 40 % pour les sorties. Le recul constaté dans les sorties depuis 3 trimestres est compensé par la hausse des entrées.

Transport interne

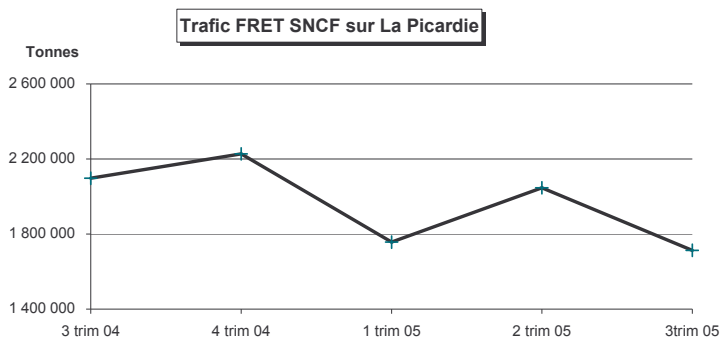
Après un premier trimestre ayant enregistré le score habituel de 100 000 t, les 2^{ème} et 3^{ème} trimestre accentuent la hausse constatée en 2004.

Transport international :

Les tonnages traités en international s'établissent autour de 425 000 t dont les 2/3 à l'export. On note une hausse continue des exportations pour le 5^{ème} trimestre consécutif.

LA CONJONCTURE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Le volume transporté par la **SNCF** est en recul de 8 % pour le 3^{ème} trimestre 2005 comparé au 3^{ème} trimestre de l'année précédente. Ce recul s'explique par la mise en œuvre du plan fret qui se concentre sur des flux massifiés.



Le trafic fret ferroviaire en **Picardie**, au 3^{ème} trimestre 2005, affiche une baisse de 19 % comparé à la même période de l'année 2004. Les récoltes céréalières abondantes en 2004 ont rendu les ventes difficiles et généré des stocks de produits importants à proximité, diminuant ainsi les échanges. En revanche, le stockage du sucre dans des silos étrangers a favorisé le transport ferroviaire.

Le développement du trafic de déchets permet de dynamiser les résultats mais ne permet pas de retrouver le volume que représentaient la construction de la ligne nouvelle pour le TGV Est et les autres gros chantiers routiers.

Il n'existe pas actuellement de traitement des données, à partir de l'enquête permanente sur les transports routiers de marchandises (TRM), au niveau régional. C'est pourquoi le présent document ne présente pas de statistiques sur la route comme il le fait pour le fer et la voie d'eau.

La conjoncture des transports 3^{ème} trim 05

Directrice de la publication :
Michèle JOIGNY

Réalisation - impression :
Direction Régionale de l'Équipement de Picardie

ISSN : 1297-677