



HAL
open science

Orchestration de l'offre ferroviaire régionale en situation perturbée Le cas des mouvements sociaux nationaux à la SNCF fin 2019 début 2020

Sophie Hasiak, Géraldine Bodard, Bertrand Zogall, Patrick Palmier

► To cite this version:

Sophie Hasiak, Géraldine Bodard, Bertrand Zogall, Patrick Palmier. Orchestration de l'offre ferroviaire régionale en situation perturbée Le cas des mouvements sociaux nationaux à la SNCF fin 2019 début 2020. 3e rencontres francophones Transports Mobilités, Jun 2021, Marne la Vallée (conférence en ligne), France. halshs-03824000

HAL Id: halshs-03824000

<https://shs.hal.science/halshs-03824000>

Submitted on 21 Oct 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Orchestration de l'offre ferroviaire régionale en situation perturbée

Le cas des mouvements sociaux nationaux à la SNCF fin 2019 début 2020

Sophie Hasiak^{a*}, Géraldine Bodard^a, Patrick Palmier^a, Bertrand Zogall^a.

^a *Cerema Hauts-de-France, équipe projet de recherches Esprim, Lille, France*

Introduction

En France, le mouvement social intervenu à partir du 5 décembre 2019 dans le cadre du projet de réforme des retraites a touché fortement les transports de voyageurs, en particulier les services ferroviaires régionaux assurés par l'opérateur historique, la SNCF, et les transports franciliens.

C'est une perturbation sans précédent puisque, à l'heure de l'écriture de ce document, la grève persiste et comptabilise plus de 40 jours de répercussion sur la circulation des trains à toute échelle (trains à grande vitesse, trains internationaux, trains régionaux et nationaux). C'est "la plus longue grève en continu dans les transports depuis plus de 30 ans" titraient certains médias le 7 janvier 2020, d'une durée bien supérieure aux événements de 1995 qui avaient handicapé la France en décembre 1995 (22 jours de grève en continu).

La littérature scientifique souligne plusieurs travaux d'analyse de l'impact de la perturbation engendrée par des mouvements sociaux sur les transports en s'intéressant aux comportements des individus et aux éventuels changements de ceux-ci (comme par exemple Fuller et al. 2019; Larcom et al. 2015; Papangelis et al. 2013).

Pour la présente grève, les médias ont également pris le relais pour annoncer des hausses d'usage du vélo, du recours à la marche ou pour évoquer le télétravail.

En revanche, compte-tenu de la durée de cette grève, il s'avère intéressant d'analyser comment un opérateur ferroviaire, ici la SNCF, a organisé une offre de service adaptée à la perturbation, conformément aux dispositions de la loi du 21 août 2017 relative au dialogue social et la continuité du service public, qui stipule que des plans de transport adaptés sont établis quotidiennement et communiqués aux personnes la veille au soir.

L'enjeu est de pouvoir qualifier le niveau de la perturbation induit par la grève sur l'offre de mobilité et donc sur l'organisation de la vie quotidienne des Français.

Méthodologie

Périmètre d'étude

* Auteur correspondant
Adresse mail: sophie.hasiak@cerema.fr



On note dans les médias (presse écrite et télévision) une focalisation sur la situation endurée par les Franciliens avec la grève à la SNCF et à la RATP. Notre souhait est de pouvoir éclairer la situation en province. Le choix du périmètre d'étude s'est porté sur la région Hauts-de-France, qui a été particulièrement touchée par l'incidence de l'arrêt de travail des cheminots sur l'offre quotidienne de trains.

Région forte de 6 millions d'habitants, les Hauts-de-France sont caractérisés par une desserte ferroviaire importante avec près de 2 500 km de lignes ferroviaires ouvertes aux voyageurs, deux étoiles ferroviaires majeurs (Lille et Amiens) et plus de 360 gares et points d'arrêt. La structuration de ce réseau reflète une organisation territoriale très diversifiée qui s'appuie sur le fonctionnement d'une aire métropolitaine lilloise, un littoral nord s'étendant de Dunkerque, pointe nord de la région jusqu'à Boulogne et Rang du Fliers en interrelation avec la métropole lilloise, le rayonnement du pôle d'Amiens dans la Somme, le fonctionnement en réseaux de villes moyennes dans le département de l'Aisne, et l'influence très marquée de Paris sur le fonctionnement du sud de la région.

Le réseau ferroviaire TER de la région a connu une transformation profonde au cours du mois de décembre 2019, durant la période de la grève. L'offre régionale de transport a été redéfinie par 68 services ferroviaires liaisonnant les pôles et villes moyennes de la région selon une typologie de familles de desserte (train Krono, train Krono+ GV, train Citi et train Proxy). Cette nouvelle offre se caractérise par un cadencement généralisé des horaires du réseau régional. Cette modification profonde représente en elle-même une perturbation de l'offre du système de mobilité.

Recueil des données

A chaque jour de grève correspond une offre de services des circulations de trains adaptée par la SNCF. La collecte des fiches horaires de l'ensemble des services ferroviaires de la région Hauts-de-France a été menée quotidiennement durant la période de grève. Les données de chaque fiche pour chaque jour de grève ont été intégrées dans une seule base de données en veillant à conserver l'intégralité des informations (horaires, type de matériel, ...).

Principaux résultats obtenus ou attendus

A l'heure de l'écriture de cette proposition de communication, le mouvement social à la SNCF contre le projet de la réforme des retraites commencé le 5 décembre 2019 n'est pas officiellement terminé. Aussi, les résultats présentés par la suite constituent des premiers résultats qui seront affinés à l'issue de la fin de ce mouvement.

L'objectif final est de pouvoir qualifier le niveau de perturbation induit par ce mouvement social sous l'angle de l'offre de mobilité mise en place par l'opérateur ferroviaire.

L'adaptation du plan de transport normal à la situation perturbée par la SNCF en région Hauts-de-France correspond à une **dégradation importante de l'offre régionale** de mobilité. En effet, le nombre de circulations prévues s'est toujours situé en dessous de la moyenne nationale des prévisions de circulations TER et des



prévisions sur les autres régions métropolitaines. En particulier, le 1^{er} jour de grève s'est caractérisé par un trafic quasi nul (1 TER sur 100) sur le réseau des Hauts de France. Globalement, les journées nationales de mobilisation (au nombre de quatre au 9 janvier 2020) sont marquées par un trafic très faible ne dépassant pas 3 TER sur 10. Entre ces jours d'action marquée, la SNCF a mis en œuvre un nombre de services supérieurs, mais, au global, sur l'ensemble de la région le mouvement social s'est traduit par un maximum de 4 TER sur 10 contre 6 TER sur 10 en moyenne nationale (situation au 9 janvier 2020). Bien que ne disposant pas de données sur les conditions de déplacements émanant des individus, il est possible de dire que cette dégradation importante de l'offre TER a induit des contraintes importantes pour les habitants de la région pour se déplacer.

Par ailleurs, cette modification substantielle de l'offre régionale ferroviaire se traduit également par **l'apparition d'inégalités territoriales de desserte**. Le plan de transport proposé pour chacun des 36 jours de grève (à la date du 9 janvier 2020) a été analysé afin d'évaluer le taux de trains en circulation sur chacun des axes du réseau comparativement à un jour normal. Certaines liaisons se retrouvent bien plus impactées par la modification de l'offre que d'autres.

Alors que les plans de transport adaptés prévus par la loi du 20 août 2007 sont censés être bâtis sur des dessertes prioritaires, il ressort que la définition d'une offre adaptée en période de grève ne répond pas totalement à cette logique. Ainsi, l'analyse montrera si **la priorité des circulations maintenues correspond à une logique d'offre pour les heures de pointe**. De plus, selon les jours de grève, certaines populations de la région ont dû faire face à **l'absence de services** les menant à un pôle urbain important de la région. Les premières analyses montrent qu'il y a pu n'y avoir certains jours de grève (notamment les jours de mobilisation nationale) aucune circulation entre des pôles urbains régionaux et la métropole lilloise (par exemple aucune circulation entre Lens et Lille, entre Dunkerque et Lille). C'est également le cas pour des liaisons menant à Paris depuis des villes moyennes de la région telles que Cambrai. Mais cela se révèle également pour des territoires périurbains de l'aire métropolitaine lilloise pour lesquels les résidents ont pu être confrontés à une offre nulle pour accéder à Lille ou une offre dissymétrique ne leur permettant que de s'y rendre mais pas d'en revenir. La situation de ces territoires périurbains serait-elle le reflet d'une **stratégie de l'opérateur de privilégier la circulation de trains directs entre pôles au détriment des trains omnibus** desservant le périurbain (en cours d'analyse)? D'une manière globale, la principale conséquence est l'apparition d'un **déficit d'accessibilité profond** aux emplois et aux lieux d'études localisés pour les usagers des trains régionaux sur quelques territoires de la région.

Par ailleurs, pour d'autres territoires de la région Hauts-de-France, bien que bénéficiant d'une offre minimale de desserte, l'offre mise en place durant la période de grève se traduit par une **dégradation de la qualité de service**. Cette dégradation est induite par des temps de trajet supérieurs liés au fait que certains trains ont été remplacés par des services assurés en autocar. L'analyse de l'adaptation des horaires de circulation de ces autocars montrera dans ce cas présent si la logique prise par l'opérateur était de permettre l'accessibilité aux emplois.



Pour finir, le retour progressif à une situation normale sera analysé en examinant si la reprise progressive des circulations s'opère avec une priorité de réinjecter des trains en heures de pointe ou en heures creuses.

Principales références bibliographiques

- Fuller, D., Luan, H., Buote, R., Auchincloss, A.H. (2019). Impact of a public transit strike on public bicycle share use: An interrupted time series natural experiment study, *Journal of Transport & Health*, 13, pp 137-142.
- Larcom, S., Rauch, F., Willems, T. (2017). The Benefits of Forced Experimentation: Striking Evidence from the London Underground Network, *The Quarterly Journal of Economics*, Oxford University Press, 132, 4, pp. 2019-2055.
- Leclerc, O. (2008). Actualité de la mise en œuvre de la loi du 21 août 2007: détermination des dessertes prioritaires et adoption du plan de transport adapté, *Revue de Droit du Travail*, Dalloz, p. 470.
- Mariton, H. (2009). Rapport d'information sur l'évaluation économique et financière des récents mouvements sociaux à la SNCF et l'impact du service minimum, Assemblée Nationale, Paris.
- Papangelis, K., Corsar, D., Sripada, S., Beecroft, M., Nelson, J., Edwards P., Velaga, N., Anable, J. (2013). Examining the effects of disruption on travel behaviour in rural areas, 13th WCTR, July 15-18, Rio de Janeiro, Brazil.
- Union des Transports Publics et Ferroviaires (2018), Observatoire de la mobilité 2018 – Habitudes de déplacements des Français en ville et perception des transports publics, 50p.

Mots clés

Perturbation; grève; offre de mobilité; trains.

Sessions visées (3 max)

Par ordre décroissant de préférence

1. Session n°26 "Fin du monde, fin du mois... comment anticiper l'évolution des mobilités face aux crises sociales et climatiques ?"
2. Session n°33 (le cas échéant)
3. Session n°.... (le cas échéant)