



HAL
open science

Quel avenir pour le transport ferroviaire régional ?

Hervé Chaine

► **To cite this version:**

Hervé Chaine. Quel avenir pour le transport ferroviaire régional?. Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation, 1992, 25 | 1992, pp.67-70. 10.46298/cst.11906 . hal-04118072

HAL Id: hal-04118072

<https://hal.science/hal-04118072v1>

Submitted on 6 Jun 2023

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

Quel avenir pour le transport ferroviaire régional ?

Hervé CHAINE

SEMALY - Ingénierie des Transports Urbains
Lyon

1 - LA SATURATION CROISSANTE DES ZONES PERIURBAINES

Tout le monde peut observer aujourd'hui la saturation croissante des voiries urbaines et périurbaines. L'extension des bassins d'emplois des agglomérations, même moyennes, provoque une extension rapide de la zone de saturation.

Dans les agglomérations de taille moyenne (500 000 à 1 000 000 d'habitants) des mesures importantes ont été prises dans les dernières décennies pour améliorer la situation interne aux agglomérations : plans de circulation, développement des transports collectifs, création de parkings, zones piétonnes, etc...

Mais ces investissements et ces mesures sont généralement restés limités à la zone dense des agglomérations en ignorant les secteurs périurbains, dans lesquels la fluidité du trafic était encore, il y a quelques années, tout à fait acceptable.

La forte croissance du trafic en périphérie, due principalement à l'urbanisation périphérique, mais également à l'accroissement des déplacements régionaux, entraînent aujourd'hui une préoccupation croissante de la population et de leurs élus pour retrouver une facilité de déplacement dans ces secteurs.

Bien que les limites de tolérance des automobilistes soient sans cesse repoussées grâce à l'amélioration du confort des voitures particulières, la prise de conscience collective des effets néfastes de cette saturation des voiries sur l'occupation de l'espace urbain, la pollution atmosphérique et sonore, et la difficulté croissante d'accroître l'espace de voirie, obligent à privilégier l'usage des transports collectifs.

Le regain d'intérêt pour le transport ferroviaire régional se situe dans ce cadre. La mise en oeuvre des mesures concrètes pour dynamiser ce mode de transport est encore hésitante. Si quelques grandes agglomérations européennes (Barcelone, Milan, Hambourg...) ont déjà des services importants, le chemin de fer ne joue généralement pas un rôle important dans les agglomérations plus modestes... à l'exception sans doute des villes suisses.

Bien que l'opinion publique soit généralement très favorable à une amélioration des systèmes ferroviaires, on peut se demander si ce mode de transport peut effectivement offrir une véritable alternative, alors que l'on constate son déclin depuis plusieurs décennies ? Peut-il être réellement utilisé ?

Par ses caractéristiques (maillage faible en centre urbain, nombre d'arrêts limité...) le transport ferroviaire régional s'intéresse aux distances importantes, sur lesquelles les flux sont relativement faibles, mais c'est aussi un mode "lourd" dont les coûts d'exploitation sont relativement élevés. Existe-t-il un type de desserte et des modes d'exploitation appropriés qui restent dans les limites financières acceptables ?

La réponse dépend largement de l'analyse du marché, des choix d'exploitation et de la situation du mode concurrent, la voiture particulière, aujourd'hui à la disposition de la très grande majorité de la population, et in-fine du contexte institutionnel.

2 - LE MARCHÉ CIBLE : LES DEPLACEMENTS A HORAIRES CONTRAINTS

Mesuré en nombre de voyageurs, le marché des déplacements périurbains et régionaux est très inférieur à celui des déplacements urbains. Mais les distances parcourues sont nettement plus importantes. La véritable mesure du marché est le voyageur-kilomètre. Si l'on adopte cette mesure, les marchés deviennent beaucoup plus comparables.

Exemple : le réseau ferroviaire lyonnais représente moins de 15 % du trafic du métro, mesuré en nombre de voyageurs, mais un trafic du même ordre de grandeur si on le mesure en voyageurs-kilomètres.

Le marché des déplacements périurbains et régionaux est donc d'une grande importance et il croît de façon rapide à mesure que se développe l'urbanisation périphérique.

Dans les centre-villes, la saturation permanente de la voirie et la réglementation qui l'accompagne conduisent à un usage important des transports collectifs. La voirie périphérique, de pénétration des agglomérations n'est encore généralement saturée qu'aux heures de pointe. L'automobile reste donc l'instrument privilégié de déplacements lorsque ceux-ci ne sont pas contraints de s'effectuer aux heures de pointe.

Corrélativement, le marché privilégié du chemin de fer concerne donc principalement les déplacements à horaires contraints, pour lesquels la fiabilité et la régularité du train sont un atout majeur face à la congestion de la voirie aux périodes de pointe.

Deux types de déplacements sont concernés :

- les migrations alternantes domicile-travail, domicile-école,
- les déplacements professionnels lorsqu'ils doivent avoir lieu aux heures de pointe.

Or ces déplacements constituent la part prépondérante du marché global des déplacements périurbains ou régionaux :

Exemple : sur l'axe Lyon-St Etienne, les déplacements de voyageurs à horaires contraints représentent 85 % du marché global :

- domicile-travail : 45 %,
- scolaires et assimilés : 20 %,
- déplacements professionnels : 20 %.

Le marché est donc favorable à un usage élevé du chemin de fer si l'offre est correctement adaptée :

Exemple : sur la liaison St Etienne-Lyon, 50 % du trafic domicile-travail utilise le chemin de fer, bien que l'offre reste peu adaptée.

Tout milite donc pour penser qu'il existe un marché important pour le chemin de fer régional et suburbain à mesure que s'accroît la congestion des voiries de pénétration des agglomérations.

3 - LIAISONS INTERCITES ET LIAISONS PERIURBAINES

Pour adapter l'offre au marché, il est important de le segmenter selon l'éloignement du centre de l'agglomération principale :

- à mesure que la distance s'accroît, les flux de déplacements deviennent plus faibles ; il faut donc éviter une offre surabondante et coûteuse,
- la structure de la clientèle est également différente : les déplacements professionnels ont une part prépondérante sur les déplacements longs et inversement les scolaires ou les déplacements domicile-travail dominent le marché des déplacements courts.
- les attentes des voyageurs, qui résultent directement de la comparaison avec le déplacement en automobile, varient aussi avec l'éloignement.

Pour faciliter l'analyse, on distingue :

- les liaisons intercités (50 à 150 Km),
- les liaisons périurbaines (jusqu'à 50 Km).

Le tableau ci-dessous met en évidence les caractéristiques attendues de ces deux types de desserte :

Clientèle dominante	Liaisons intercités	Liaisons périurbaines
	Affaires professionnelles + domicile-travail	Domicile-travail scolaires
Attente de la clientèle	<ul style="list-style-type: none"> • Liaisons directes sans arrêts intermédiaires • Bon positionnement horaire des services : aller-retour dans la demi-journée 	<ul style="list-style-type: none"> • liaison semi-directe ou omnibus • fréquence aux heures de pointe • cadencement • tarification adaptée et combinée avec le réseau urbain

L'évolution historique des services ferroviaires conduit souvent à des inadaptations flagrantes.

Exemple : Ainsi, sur les axes Lyon-St Etienne- et Lyon-Grenoble, 40 à 50 % de la demande relève de services intercités et ne concerne que les échanges entre les deux agglomérations, alors que seulement 10 à 15 % des services sont directs.

4 - LES TRAJETS TERMINAUX

L'avantage primordial de l'automobile est la desserte "porte à porte". Cet avantage n'est limité que dans les centre-villes où la limitation du stationnement (et son coût) oblige à un trajet terminal significatif.

L'inconvénient principal du transport collectif est le fractionnement du déplacement. Son attractivité dépend largement du traitement des trajets terminaux :

- en centre ville : l'articulation avec le réseau urbain en un nombre limité de points d'échanges bien traités,
- en périphérie, l'accroissement de la motorisation et la difficulté d'offrir des transports collectifs avec un niveau de service approprié (rapidité et proximité des zones à desservir) conduit à placer l'accent sur les parkings d'échanges ; ce qui suppose :
 - des voiries d'accès appropriées,
 - un jalonnement efficace,
 - des espaces de gare soignés pour que l'attente des voyageurs offre le confort qu'attend un automobiliste.

Lorsque des services de rabattement par autobus peuvent être organisés, la coordination des horaires avec le transport ferroviaire s'impose pour éviter des attentes trop longues.

5 - LE MATERIEL ROULANT

Les matériels roulants des services ferroviaires de banlieue ou intercités sont comparés par le voyageur avec les autres véhicules qu'il utilise dans ses déplacements. Le métro, les nouveaux tramways, les TGV, les autobus modernes ont projeté une image des transports publics qui tranche avec les matériels utilisés dans les dessertes ferroviaires régionales :

- leurs performances sont élevées : accélération, rapidité des échanges en stations,
- leur confort et leur esthétique sont modernes,
- leur accessibilité est plus grande, par la mise à niveau des quais et des planchers des véhicules, la largeur des portes d'accès...

Les véhicules de transport urbain ont progressé rapidement grâce aux investissements consentis. Mais la densité des clients, la proximité des décideurs et de la population, autant que la compétition entre les fournisseurs ont certainement joué un rôle important dans cette modernisation. L'ouverture du marché européen et la prise en charge des investissements par les autorités régionales ne peuvent que favoriser une telle évolution. Encore faut-il que ces dernières aient une réelle capacité de faire aboutir leurs choix dans des conditions économiques acceptables.

6 - CONCLUSION

Le marché potentiel du transport ferroviaire régional et suburbain des agglomérations infra millionnaires est bien réel et rapidement croissant.

L'inadaptation de l'offre est flagrante, plus encore sur le plan qualitatif que quantitatif.

L'émergence du rôle des collectivités locales, qui aujourd'hui finance le transport ferroviaire régional, est un atout important pour favoriser cette adaptation. Encore faut-il qu'elles engagent une démarche suffisamment autonome pour éclairer et déterminer leur choix et que le contexte institutionnel et organisationnel pour la conduite des investissements et l'exploitation des services ferroviaires leur permettent de les faire aboutir.