

LA DESSERTE FERROVIAIRE ET ROUTIERE DES VILLES DE 70 000 A 100 000 HABITANTS

Yves HUART

On trouvera ici une synthèse d'une étude effectuée par l'Association pour le Développement des Connaissances et des Etudes Economiques d'Entreprise et deux étudiants pour le compte de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Roanne.

Il s'agissait d'établir un diagnostic du niveau d'encadrement de la ville de Roanne. Comme ceci ne pouvait être apprécié dans l'absolu, mais seulement par la voie de comparaisons avec d'autres villes d'importance analogue, l'étude a porté sur toutes les unités urbaines de population comprise entre 70 000 et 100 000 habitants (exception faite de Creil, Melun et Marignac, dont la situation est particulière de par leur proximité des agglomérations parisiennes et marseillaises), ce qui permet d'en tirer des conclusions s'étendant à l'ensemble des villes françaises situées dans cette tranche de populations.

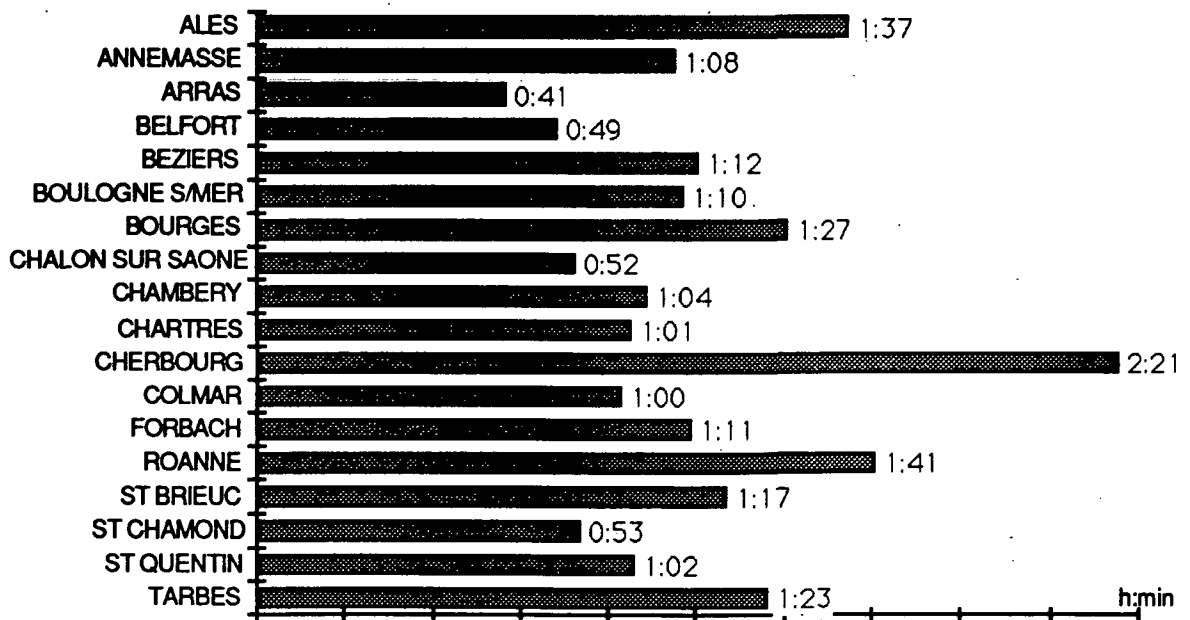
La méthodologie a été empruntée à une étude de l'Observatoire Economique et Statistique des Transports sur l'encadrement en France du point de vue du transport de voyageurs; cette étude, qui porte sur des villes plus nombreuses (mais pas toutes celles considérées ici), sera achevée prochainement et fera alors l'objet d'une autre note de synthèse (des résultats partiels en ont déjà été publiés).

**Trajets routiers
les plus courts
pour Arras, les
plus longs pour
Cherbourg**

Pour la route, on s'est limité à des liaisons relativement courtes, ce mode paraissant moins adapté aux relations longues, pour les déplacements professionnels qui nous intéressent ici. Pour chaque ville étudiée, ont été considérées les relations avec 7 ou 8 villes importantes ou moyennes l'entourant à une distance de quelques dizaines de kilomètres.

La moyenne, sur l'ensemble de ces liaisons, des temps de parcours est représentée sur le graphique ci-dessous; les meilleures valeurs ont été trouvées pour Arras, puis Belfort, Chalon-sur-Saône et Saint-Chamond; les plus longs trajets sont ceux concernant Cherbourg, puis Alès et Roanne.

Temps de parcours routiers



**Les autoroutes
et la géogra-
phie, facteurs
discriminants**

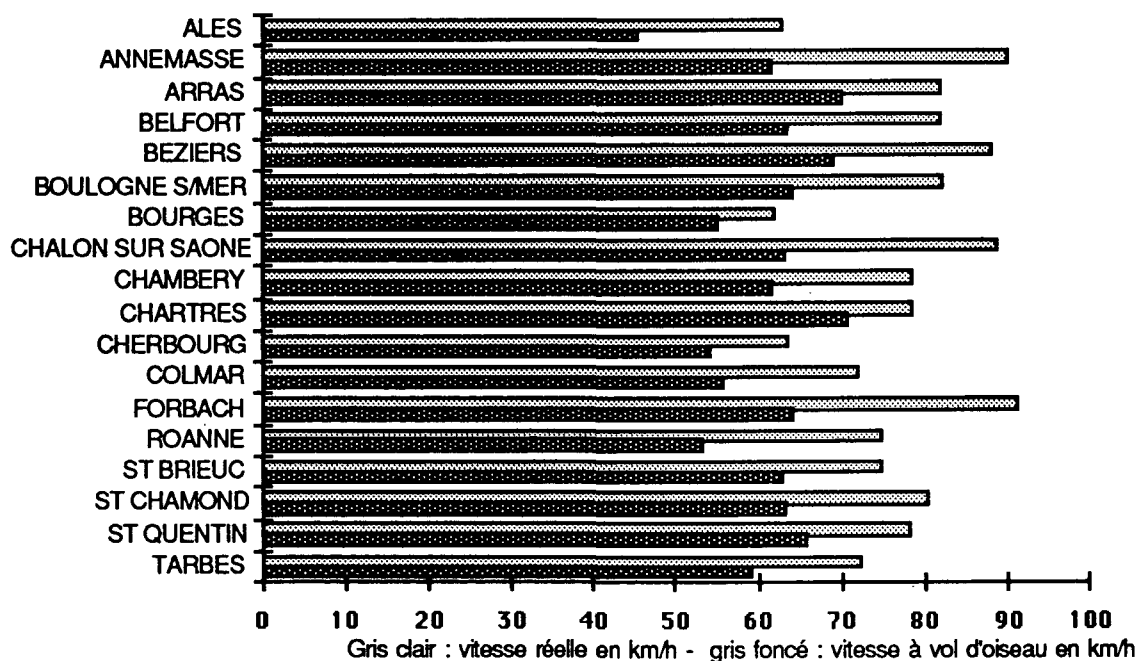
Des temps de parcours, on peut passer à la vitesse moyenne. Les résultats en sont présentés sur le graphique ci-après; en gris clair figure la vitesse calculée en fonction de la distance routière, en gris foncé la vitesse calculée en fonction de la distance à vol d'oiseau, les deux étant exprimées en km/h.

Pour la **vitesse réelle** la moyenne générale se situe à 78 km/h., les deux extrêmes étant Bourges à 62 km/h. et Forbach à 91 km/h. La bonne desserte de cette ville provient (comme pour Annemasse et Chalon-sur-Saône) de la présence d'un réseau autoroutier assez complet. A l'opposé:

- Bourges se voit placée en dernière position à 62 km/h. du fait du manque de réseau routier de qualité et de la traversée fréquente de centres urbains qui en résulte;
- il en est de même pour Cherbourg, dont l'isolement lié à sa situation caractéristique n'est pas compensé par une meilleure qualité des infrastructures;
- la mauvaise desserte d'autres villes s'explique par la topographie, qui peut conduire à des routes de caractéristiques médiocres.

Pour la **vitesse à vol d'oiseau** (inférieure à la précédente de 10 à 20 km/h.), quelques changements notables interviennent dans le classement, même si les deux groupes «bonne qualité» et «mauvaise qualité» ne sont guère modifiés dans leur contenu : seule Saint-Brieuc passe dans le premier groupe. Ainsi, au sein des villes où la desserte est considérée comme bonne, une ville comme Annemasse se voit avec le critère «vitesse réelle» privilégiée par la qualité de son réseau autoroutier, mais l'est moins selon la vitesse à vol d'oiseau. Quant à Roanne, qui, avec le critère précédent, se trouvait proche de la moyenne, elle retrouve ici un mauvais classement, juste devant Alès : les deux villes sont caractérisées par leur situation en fond de vallée . Le principal facteur explicatif est donc la topographie, qui non seulement diminue les vitesses moyennes pratiquées sur la route sauf si on la compense par des travaux d'envergure, mais en outre allonge la longueur des parcours par rapport à la distance à vol d'oiseau.

Vitesses moyennes routières



Différents Indicateurs ont permis d'apprécier la qualité des liaisons ferroviaires

Pour les liaisons ferroviaires, la qualité de desserte a été appréciée par l'intermédiaire de différents critères: fréquence, durée du voyage, positionnement de la grille horaire en regard des besoins des entreprises (traduit notamment par le calcul du temps disponible à destination) et des aspirations des individus (pénibilité de départs matinaux et arrivées tardives). A partir des différents indicateurs ainsi calculés, on a établi plusieurs notations des liaisons, qui diffèrent par les poids attribués aux différents critères.

Les graphiques ci-après visualisent les résultats de 4 systèmes de notation, d'une part pour les relations avec Paris, d'autre part pour les autres relations examinées (à savoir les liaisons de la ville étudiée avec le chef-lieu de région ou une agglomération d'importance équivalente, et avec 4 ou 5 villes moyennes proches).

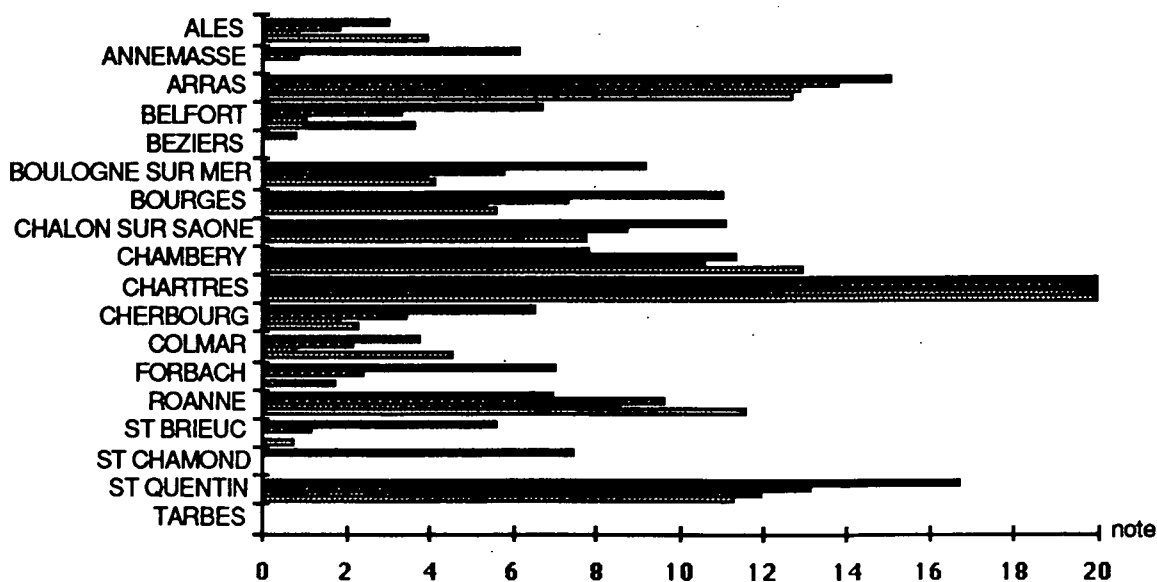
Pour les liaisons avec Paris, la proximité et l'existence d'un TGV déterminantes

Pour les liaisons avec Paris, on trouve Chartres en tête dans tous les systèmes de notation. Arras et Saint-Quentin sont toujours très bien placées. Chambéry vient à leur hauteur lorsqu'on accorde un poids important à la fréquence. Chalon-sur-Saône est pour toutes les notations au dessus de la moyenne sur l'ensemble des villes étudiées. Le cas de Roanne est assez particulier: relativement bien classée lorsqu'on fait intervenir la fréquence (grâce aux possibilités de rabattement sur le TGV), elle figure en médiocre position dans la notation représentée en noir, où la fréquence n'intervient pas.

On trouve Béziers et Tarbes en queue de classement dans toutes les notations. Alès et Colmar sont mal classées, surtout si la fréquence reçoit un poids faible ou nul; Annemasse, Forbach, Saint-Brieuc et Saint-Chamond sont aussi mal classées, mais, à l'inverse, surtout si la fréquence est fortement considérée.

La distance joue évidemment un rôle important dans tout ceci. Un système la neutralisant a aussi été utilisé; on trouve alors en premier Chambéry, puis Chalon-sur-Saône, ce qui confirme l'incidence du TGV Sud-Est, qui transparait déjà dans les autres notations.

Notations des liaisons ferroviaires avec Paris



Les barres noires correspondent à une notation ne tenant pas compte de la fréquence; dans les autres systèmes la fréquence intervient d'autant plus que la barre est plus claire.

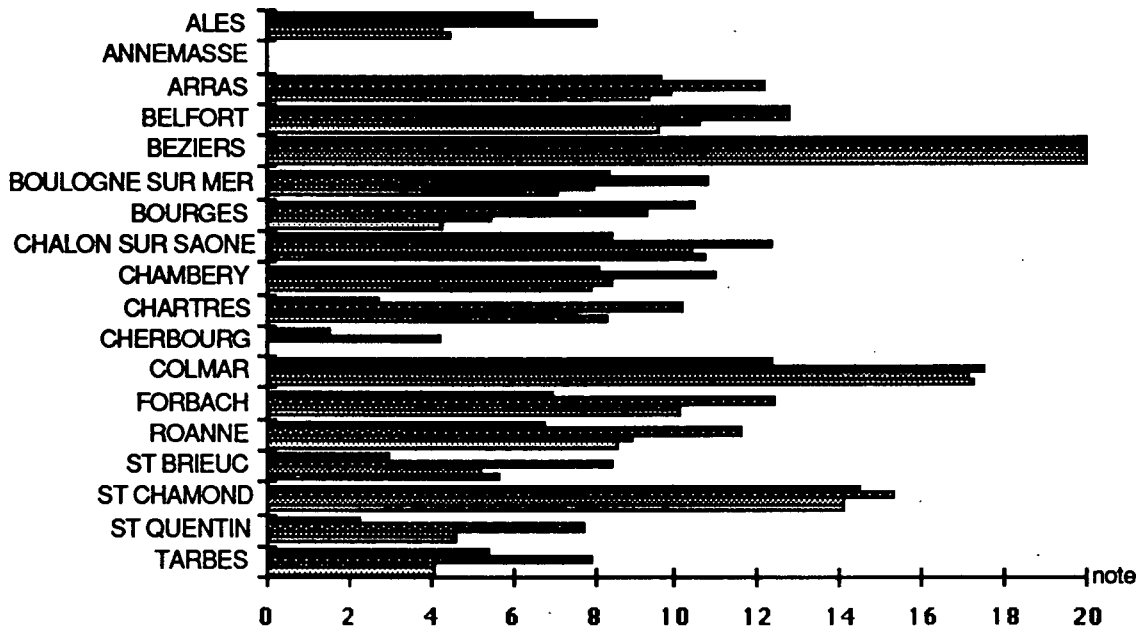
Béziers en tête pour les liaisons ferroviaires avec les villes proches, Annemasse et Cherbourg en queue

Pour les liaisons avec le chef-lieu de région (ou une ville d'importance équivalente) et les villes moyennes proches, Béziers vient en premier dans toutes les notations, suivie de Colmar et Saint-Chamond. En queue, on trouve Annemasse et Cherbourg (à un moindre degré si la fréquence intervient peu ou pas); Alès, Saint-Quentin et Tarbes sont situées en fin de peloton, surtout si la fréquence joue beaucoup.

Lorsqu'on neutralise l'effet des distances, Béziers reste largement en tête. Annemasse, puis Saint-Quentin et Saint-Chamond, sont en queue (on notera la chute de Saint-Chamond, l'une des mieux placées lorsque la distance n'entre pas en ligne de compte).

Ces résultats sont plus inattendus que ceux relatifs aux liaisons avec Paris et par là-même plus intéressants, mais plus difficiles à interpréter. Joue certainement la qualité des relations ferroviaires sur de grands axes tels que Montpellier - Sète - Béziers - Narbonne, Strasbourg - Colmar - Mulhouse et Lyon - Saint-Chamond - Saint-Etienne, où la desserte a été améliorée grâce à la participation des collectivités territoriales. Les médiocres communications entre villes situées sur des axes radiaux différents peut expliquer certains mauvais classements, tels que ceux de Cherbourg et St. Quentin. Le profil difficile des voies dû à la topographie joue certainement dans le cas d'Annemasse ■

Notations des liaisons ferroviaires avec des villes proches



Les barres noires correspondent à une notation ne tenant pas compte de la fréquence; dans les autres systèmes la fréquence intervient d'autant plus que la barre est plus claire.

