



## **LA COMPLEMENTARITE RAIL-ROUTE POUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS : PERSPECTIVES ET REALITE.**

**Georges GAC**

Plusieurs dizaines de milliards de francs vont être engagés en France dans les années à venir dans les programmes d'investissement en infrastructures de transport, pour la réalisation des schémas directeurs autoroutier et ferroviaire. Pour la première fois, la construction à grande échelle de réseaux d'infrastructures nouvelles appartenant aux modes routier et ferroviaire est menée de front. Ce contexte nous amène à nous interroger sur les réalités et les perspectives de la complémentarité entre le rail et la route dans le système global des transports. On se placera, tout au long de cet article, dans le contexte du trafic interurbain, sauf mention contraire. Seul le cas du transport de voyageur est abordé.

### **Le partage modal du trafic**

L'ordre de grandeur des parts modales du fer, de l'air et de la route, est relativement bien connu : la route représente environ 82% du trafic exprimé en voyageurs-km, le fer en représentant quant à lui 11 %, l'autocar 6 % et l'aérien 1 % (Le transport urbain est inclus dans ces chiffres) (Sources : Comptes Transports de la Nation 1989 - OEST). Pour les trajets de courte distance, la voiture particulière est logiquement le mode de loin le plus employé : elle permet une accessibilité que n'offre pas le train. Le transport ferroviaire revêt pour les trajets de courte distance un fort caractère de service public qu'utilisent majoritairement les usagers captifs du fer n'ayant pas accès à l'automobile. Pour les trajets interurbains à courte distance, la notion de complémentarité intermodale est toute relative. Par contre, à mesure que la distance à parcourir augmente, la part des modes autres que la route devient plus importante. Pour les trajets supérieurs à 300 km, on peut estimer, en voyageur-km et hors trafic autocar, à 72 % la part de la route, à 24 % celle du fer et à 4 % celle du transport aérien (sources : Panel SECODIP-OEST, DGAC et SNCF).

### **Les réalités du transfert route-rail**

Quelques analyses réalisées dans le passé, permettent de mesurer les transferts modaux, lorsqu'une amélioration importante de l'offre est prévue pour un mode. Les transferts sont relativement faibles : les enquêtes réalisées lors de la mise en service du TGV Sud-Est au début des années 80, ont permis d'évaluer à 600 000 à 1 000 000 le nombre de voyageurs reportés de l'autoroute vers le train entre 1980 et 1984, soit environ 1 000 véhicules / jour, pour un trafic qui était à l'époque, sur l'autoroute A6, d'environ 25 000 VL/jour. Lors de la mise en service du TGV Sud-Est, l'augmentation de trafic a été davantage liée à l'induction de nouveaux déplacements et au transfert air / fer qu'au transfert rail/ route. La faiblesse des reports modaux se comprend à travers l'analyse des déterminants du choix modal : lorsque l'utilisateur a le choix entre le rail et la route, s'il lui est nécessaire de disposer d'une automobile à destination, s'il a beaucoup de bagages, s'il transporte plusieurs personnes et est encombré de bagages (déplacements familiaux de week-end et de vacances), il choisira presque toujours l'automobile.

### **La nécessité d'ana- lyses plus appro- fondies...**

Si on a acquis quelques connaissances sur la réalité du transfert rail-route, les perspectives dans ce domaine sont aujourd'hui insuffisamment étudiées. Les études de trafic ne prennent en compte que très grossièrement les interactions entre les modes. Les schémas directeurs autoroutiers et ferroviaires ont été conçus séparément. Une conception des schémas routiers et ferroviaires mieux

concertée, une évaluation simultanée et plus homogène, permettraient sans doute de mieux tenir compte des possibilités de complémentarité intermodale, tant sur le choix des projets que sur la programmation des réalisations. Ainsi, par exemple, le trafic que permettra de capter le TGV Méditerranée de l'autoroute A7 en voie de saturation, n'est pas connu. Cette question est pourtant d'importance quand on sait qu'il n'existe actuellement pas de consensus sur la capacité des projets autoroutiers actuels à décharger efficacement l'autoroute A7 entre Lyon et Marseille (malgré la construction des autoroutes A 75 et A 51 (Clermond-Montpellier et Grenoble-Sisteron)

### ***...qui nécessite une approche différente de l'évaluation***

Une évaluation économique effectuée par un organisme neutre ou sous l'égide de celui-ci serait de nature à améliorer la transparence, la pertinence et la portée de l'évaluation des projets. L'évaluation pourrait être réalisée :

- à partir de bases de données communes à tous les modes,
- effectuée de manière pluri-modale,
- appuyée sur des modèles de simulation multi-modaux,
- en tenant compte des différents aspects de l'évaluation (calcul de trafic, de rentabilité, des effets externes, des effets macro-économiques...)

\*  
\* \* \*

### ***Favoriser les transferts modaux ?***

Le transfert d'une part plus importante du trafic routier sur le rail du fait de la construction du réseau TGV, présenterait à bien des égards des avantages :

- il ne mettrait pas en jeu l'équilibre financier global du système autoroutier, puisque des transferts modaux, même s'ils étaient beaucoup plus importants qu'aujourd'hui, ne représenteraient qu'une faible proportion du trafic autoroutier.
- cela contribuerait à décongestionner des autoroutes saturées...
- ... et limiterait l'impact négatif du transport routier sur l'environnement,
- sur le plan énergétique, l'avantage du transport ferroviaire est évident,
- l'usager, en outre, bénéficierait de gain de temps et d'une plus grande sécurité, le TGV étant plus rapide et plus sûr que la route.

### ***Un exemple de stratégie possible***

Dès lors, on peut s'interroger sur les moyens de favoriser le transfert route/rail. Ce transfert ne peut se faire que si les conditions en sont acceptables pour l'usager, vis-à-vis de ses contraintes propres : possibilité d'effectuer des trajets terminaux de manière souple, tarifs acceptables pour des déplacements familiaux, facilités pour le port des bagages. Il y aurait un grand intérêt à évaluer de manière quantitative le coût et les avantages d'une telle politique, tant sur le plan strictement financier (pour la SNCF et les sociétés d'autoroutes) que sur le plan socio-économique (au sens de l'évaluation socio-économique des projets d'infrastructure). Plusieurs axes d'action, seraient possibles :

- politique commerciale plus intense pour les déplacements familiaux par chemin de fer, (du ressort de la SNCF) dans le cadre du développement du réseau TGV...
- ... coulée à une politique d'offre «train+voiture» adaptée à la clientèle du train, en favorisant la location d'automobile *par des mesures réservées aux usagers du rail ou à certains d'entre-eux*, par exemple ceux qui se déplacent en famille et qui n'ont à effectuer à destination qu'un kilométrage limité. On peut imaginer une adaptation de la tarification, une évolution favorable de la fiscalité (diminution de la TVA sur la location de voitures par exemple) pour des usagers du rail souhaitant louer à destination une voiture, évitant ainsi de prendre la voiture pour la totalité de leur déplacement.

