

Desserte ferroviaire : entre logique métropolitaine et régionale

Bruno REVELLI

L'essor métropolitain de Toulouse engendre des demandes toujours plus exigeantes en matière de desserte urbaine par les transports ferroviaires régionaux. Aux demandes de desserte des habitants des communes périurbaines répondent celles des habitants des villes plus éloignées – exprimées notamment à l'occasion des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité (EGRI) – que la nouvelle région Occitanie souhaite également ménager.

Ainsi, sur les principales branches de l'étoile ferroviaire toulousaine, le renforcement du cadencement aussi bien en termes de fréquence que d'amplitude est souhaité. À l'image de ce qui a été fait pour la ligne C, une intégration tarifaire, un doublement des voies mais aussi la création de nouvelles haltes sont demandés. Des revendications auxquelles il est difficile de répondre quand dans le même temps les demandes d'usagers des villes moyennes plus éloignées

(Albi, Auch, Castres, Cahors, Foix, Montauban, Pamiers, Rodez ou Saint-Gaudens) soulèvent des problèmes liés aux temps de parcours.

À l'exception de Mende, cette demande de vitesse ne se retrouve pas du côté de l'ancienne région Languedoc-Roussillon. Elle témoigne d'un sentiment de dégradation de la situation suite au cadencement et/ou des espoirs déçus en Midi-Pyrénées par la rénovation du réseau dans le cadre du Plan Rail qui promettait une amélioration significative des temps de parcours.

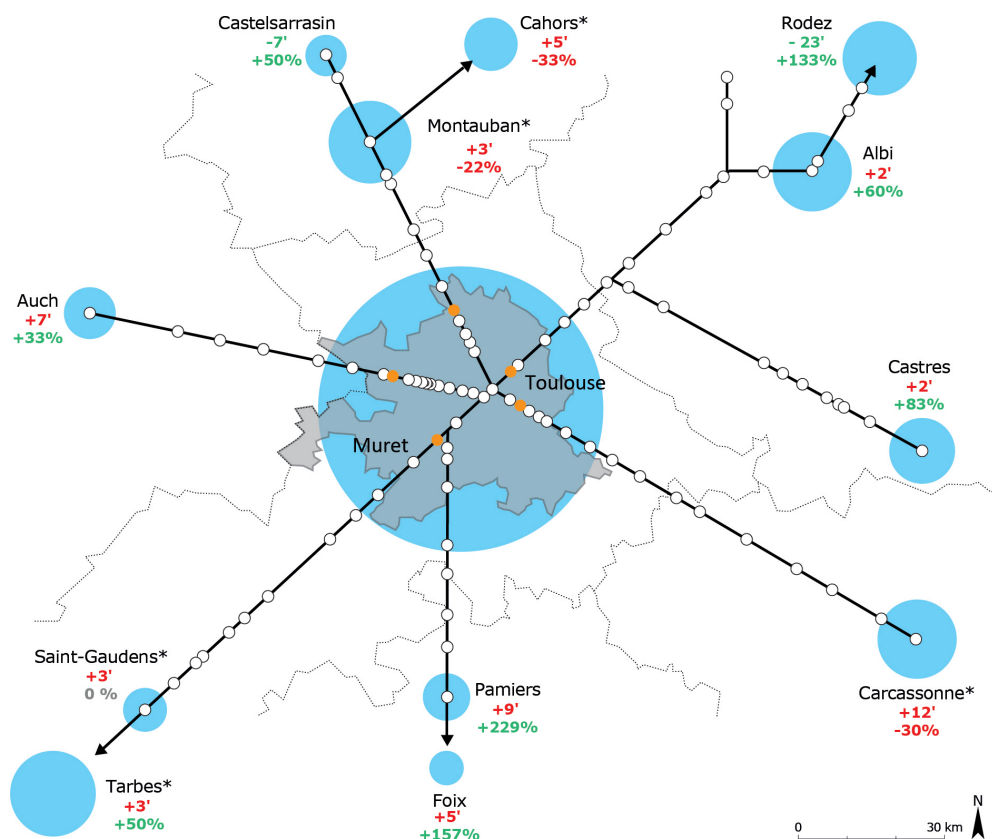
Le cadencement est une organisation de la desserte qui permet de simplifier l'information des voyageurs afin d'offrir une meilleure lisibilité et visibilité de la grille horaire. La desserte s'organise avec régularité, au quart d'heure comme à l'heure, et permet un calibrage des temps de parcours. Il entraîne une homogénéisation de cette desserte mais a souvent permis d'augmenter l'offre de manière significative.



L'impératif de régularité prend alors le pas sur celui de la vitesse. Cela est particulièrement vrai pour les « meilleurs temps de parcours » qui se faisaient par trains directs. C'est plus marginal pour les temps de parcours moyens. La Région a été la première à mettre en place le cadencement sur la voie unique Auch-Toulouse en 2003 avant de l'étendre à celle desservant l'Ariège. Elle peine toutefois à le généraliser à l'ensemble de son réseau.

Si la politique régionale des transports de l'ancienne région Midi-Pyrénées a contribué au renforce-

ment de la position de sa métropole en densifiant la desserte périurbaine, elle s'est également voulue très attentive aux territoires périphériques avec un renouvellement de l'infrastructure sans précédent sur des lignes considérées comme « en fin de vie ». La desserte « interville » a sans doute été le parent pauvre de cette politique. La fusion avec Languedoc-Roussillon pour la création de l'Occitanie et une recherche de meilleure coordination avec l'agglomération toulousaine pour l'organisation de la desserte périurbaine pourraient rééquilibrer la situation.



Évolution des temps de parcours et de l'offre ferroviaire depuis Toulouse de 1982 à 2016

Réalisation B. Revelli, données issues de voyages-sncf.com et de l'indicateur régional des transports collectifs 1982-1983.

Auch
-7' Evolution, en minute, du temps de parcours moyen depuis Toulouse (hors TGV et Intercités) entre 1982 et 2016
+33% Evolution de l'offre (hors TGV et Intercités) depuis Toulouse entre 1982 et 2016

Population des aires urbaines en 2013 en nombre d'habitants
120 000 20 000

Lignes ferroviaires

Périmètre du Plan de Déplacement Urbain

○ Gare ou halte ferroviaire en activité

● Gare ou halte ferroviaire réclamée

* Pour ces villes, l'offre et les temps de parcours sont en partie compensés par la desserte des TGV et Intercités.

Réalisation B. Revelli, données issues de voyages-sncf.com et de l'indicateur régional des transports collectifs 1982-1983