

La complémentarité des réseaux ferroviaires de zone dense et de desserte fine

MUTATIONS DU SECTEUR ET IMPACTS SUR LA STRATEGIE D'UN CABINET DE CONSEIL EN MANAGEMENT

Margot Beisson, VA Transport
Président de jury : **Louafi Bouzouina**
Organisme d'accueil : **Algoé Consultants**

Le monde ferroviaire français peut se décomposer en trois catégories de lignes aux enjeux complètement différents : les LGV, dont le réseau construit de la fin des années 70 à la fin des années 2010 représente 2800 km de lignes environ, les lignes dites de « mass transit », concernant actuellement seulement Paris et permettant de déplacer des millions d'usagers par jour sur un territoire dense, et les lignes de desserte fine du territoire, les UIC 7 à 9 dont la pertinence économique a été remise en cause dans le rapport Spinetta. Ce dernier juge qu'il faut *« recentrer le transport ferroviaire sur son domaine de pertinence : les transports du quotidien en zone urbaine et périurbaine et les dessertes à grande vitesse entre les principales métropoles françaises »*.

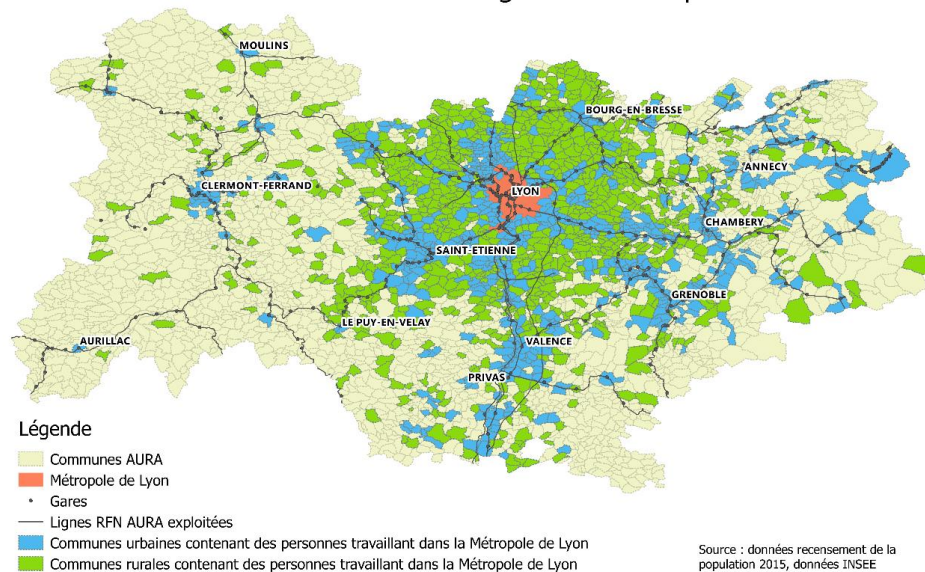
Le gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau, est donc sans cesse confronté aux problématiques différentes de ces trois catégories de ligne, devant interagir avec des acteurs différents, ayant leurs objectifs propres. Dans un contexte de densification des villes, de déplacements toujours plus nombreux, et de réchauffement climatique, la question de l'efficacité des réseaux de transports est centrale dans la stratégie de développement

des villes. Les réseaux doivent s'adapter aux changements actuels et aux nouveaux enjeux liés à ces nouvelles stratégies de développement.

Avec la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) à venir, le quatrième paquet ferroviaire (dernière étape conduisant à l'ouverture à la concurrence du transport national de voyageurs), les innovations constantes, le secteur ferroviaire est confronté à de nouveaux enjeux. Dans ce contexte, les entreprises de conseil comme Algoé Consultants sont elles aussi confrontées à de nouveaux défis. Elles doivent s'adapter continuellement pour accompagner les acteurs de la mobilité dans ces changements, et pour ce faire, se donner les moyens de comprendre les évolutions pour mieux anticiper les risques et opportunités. Dans un secteur d'activité très concurrentiel comme le conseil en management, comprendre le client, être différentiant et innovant est vital pour exister.

Le cas de la région Auvergne-Rhône-Alpes représente un exemple intéressant pour étudier la complémentarité des réseaux. Polarisée par la métropole de Lyon, la région est attractive avec un solde entrée-sortie de 0,8%.

Carte des communes urbaines et rurales et du réseau ferré en Auvergne-Rhône-Alpes



Carte des communes urbaines et rurales dont les habitants travaillent dans la métropole de Lyon et du réseau ferré en Auvergne-Rhône-Alpes. Production personnelle.

Les nœuds ferroviaires français peuvent être améliorés pour être plus efficaces et adaptés au développement de Services Express Métropolitains (SEM). Dans ce cadre, les réseaux de mass transit à travers le monde représente une vraie source d'inspiration pour anticiper l'augmentation des flux de voyageurs dans les grandes agglomérations et éviter un sous-dimensionnement des réseaux en comparaison à la demande à venir.

Les lignes de desserte fine du territoire ne sont actuellement pas exploitées à leur potentiel maximum. Pourtant elles représentent un lien très important pour connecter les territoires entre eux. De plus, la transformation de ces lignes peut permettre de répondre aux enjeux de report modal et de réduction des externalités négatives dues à la voiture en dehors des agglomérations.

Les nœuds ferroviaires et les lignes de desserte fine du territoire ne sont pas déconnectés. Ensemble, ils forment un réseau régional maillé

et qui doit être efficace pour être rentable. Car les questions de la rentabilité et du financement sont bel et bien au cœur du sujet. Le facteur clé de la réussite de la création des SEM et du maintien des lignes de desserte fine réside dans la mise en place d'une gouvernance efficace et globale pour l'ensemble du système.

La gouvernance doit obligatoirement être globale pour répondre aux enjeux d'interconnexion des réseaux, mais également aux enjeux d'aménagement du territoire, de développement économique et de développement durable.

Le secteur ferroviaire demande des investissements lourds. Mais ces derniers doivent être mis en perspective des bénéfices socio-économiques et environnementaux créés à moyen et long termes. Le transport doit s'adapter pour répondre à la problématique environnementale, et l'optimisation du transport ferroviaire semble être une des solutions disponibles pour y arriver.