

L'évolution de l'offre ferroviaire en France ; un regard sur les territoires ruraux

Simon Choppy

VA transport / MSc transport (Imperial College London)

Introduction

Dans un contexte où le prix du carburant atteint des niveaux records et où les menaces environnementales nous obligent à limiter notre usage de la voiture, la dépendance quasi-totale des territoires ruraux à la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens constitue un véritable risque environnemental mais également social. En effet, une proportion plus élevée de personnes âgées vit dans les zones rurales que dans les zones urbaines. Ces personnes ayant plus de difficultés à conduire une voiture, la forte dépendance des territoires ruraux vis-à-vis de la voiture représente donc un risque d'exclusion sociale. Par ailleurs, il apparaît que la proportion de personnes en difficulté financière est également plus élevée en milieu rural qu'ailleurs. L'augmentation du prix du carburant constitue donc un risque réel pour les résidents tributaires des déplacements en voiture, notamment pour se rendre au travail. La crise des « gilets jaunes », qui résulte en partie de cette hausse du prix du carburant et de l'absence de solutions de transport alternatives à la voiture dans les territoires ruraux a rendu visible ce risque social lié à la dépendance de la voiture des territoires. Dans le même temps, malgré des annonces au niveau national en faveur de moyens de transport écologiques, de nombreuses associations d'usagers du train et articles de presse dénoncent la détérioration des services ferroviaires dans les territoires ruraux, allant à l'encontre du discours officiel de la SNCF.

Définition du cadre d'étude

Cette étude cherche ainsi à analyser l'évolution récente de l'offre ferroviaire en milieu rural, ainsi qu'à mesurer l'impact qu'a cette évolution sur les territoires en termes d'accessibilité aux emplois. Après avoir rapidement résumé l'évolution de l'offre ferroviaire sur la deuxième moitié du XXème siècle et le début des années 2000, l'étude se concentre sur l'évolution précise de l'offre ferroviaire régionale entre 2015 et 2019. Les données utilisées sont les données GTFS TER de 2015 et 2019, qui ont permis de comparer de manière exhaustive l'évolution du nombre de TER par gare entre 2015 et 2019 dans les milieux ruraux et sur l'ensemble du pays. Une étude de l'évolution de l'accessibilité a ensuite été réalisée dans un territoire rural pour mesurer l'impact sur l'accessibilité à l'emploi de la fermeture des services de train. Enfin, la dernière partie de cette étude, basée sur des entretiens réalisés avec des maires de la zone d'étude, apporte une analyse plus qualitative des causes et conséquences de ces fermetures dans les territoires ruraux.

Principaux résultats

Cette étude a permis de mettre en avant une diminution de l'offre ferroviaire régionale entre 2015 et 2019 spécifique aux territoires ruraux. En effet, le nombre d'arrêts de TER à l'échelle nationale est resté stable (-0,2%), tandis qu'il a diminué dans les territoires ruraux (-4,24).

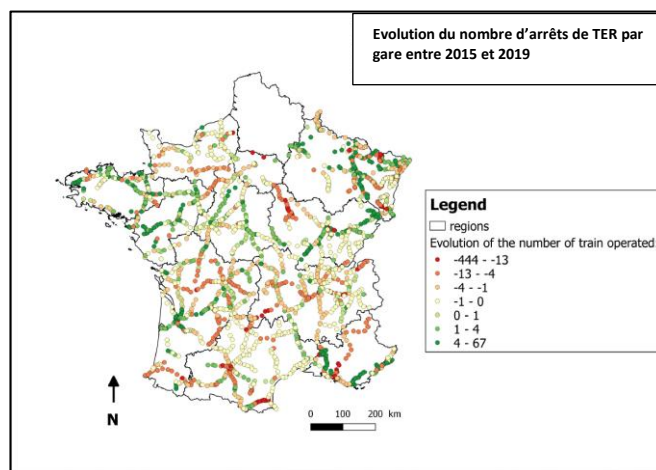


Figure 1: Evolution du nombre d'arrêts de TER par gare entre 2015 et 2019

L'analyse d'accessibilité montre ensuite que la diminution de l'accessibilité par le remplacement des services de trains par des services de cars reste limitée, due à des temps de parcours par le train particulièrement élevés.

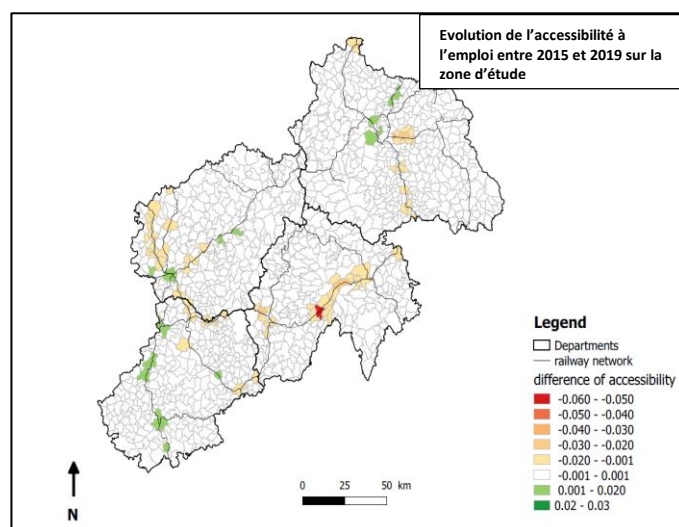


Figure 2: Evolution de l'accessibilité à l'emploi entre 2015 et 2019 sur la zone d'étude

La dernière partie met ainsi en avant des lignes ferroviaires rurales dégradées qui impliquent des ralentissements, conduisant à des temps de parcours peu attractifs. Elle permet également de soulever des limites dans l'organisation de la planification des transports que ce soit au niveau inter-régional ou national. Enfin, elle discute des conséquences au niveau économique et social des fermetures des lignes sur les territoires.