

PREPARATION D'UN PLAN DE DEVELOPPEMENT A LONG TERME DES TRANSPORTS PUBLICS DANS LA REGION LYONNAISE

ELEMENTS DE DIAGNOSTIC SUR LES TRAFICS FICHE RESUME

de l'étude réalisée pour le compte du service Transport du département du Rhône par le
Laboratoire d'Economie des Transports.

Pour apprécier les parts de marché, actuelles ou potentielles des services ferroviaires, il est nécessaire de connaître les trafics globaux et leur ventilation entre les modes. Les statistiques de déplacement étant très pauvres en dehors de la COURLY, le diagnostic n'a pu être établi que sur des données limitées aux déplacements domicile-travail, à savoir : les migrations alternantes issues du recensement pour les trafics "tous modes" et les abonnements "travail" de la SNCF pour les trafics ferroviaires. Ces derniers ne représentent que le tiers du trafic ferroviaire global, mais en se limitant ainsi à ce type d'usagers, on peut disposer pour chacun des axes concernés de représentations fines de la structure spatiale de ce trafic (pages 2 et 3 de la fiche-résumé) et d'une comparaison des migrations alternantes et de ces flux ferroviaires (page 4 de la fiche-résumé).

Les données globales par axe

Le tableau ci-dessous fait apparaître, pour chacun des 8 axes concernés, les migrations alternantes franchissant les limites de la COURLY (col. 1), le nombre d'abonnements de travail SNCF (col. 2), (flux exprimés en nombre de voyageurs journalier), le ratio nombre d'abonnements/migrations alternantes sur l'ensemble de l'axe (col. 3), sur la partie de l'axe à plus de 35 km (col. 4) et sur la partie de l'axe à plus de 50 km (col. 5). Ces ratios font l'objet d'une représentation graphique en pages 2 et 3.

	Mig. alt. 1990 est.	Train travail	% Train / Mig. entrée COURLY	% Train / Mig. 35 km de LYON	% Train / Mig. 50 km de LYON
Macon	4120	831	20	31	50
Bourg	2876	491	17	44	53
Ambérieu	5994	926	15	66	-
St André le Gaz	13023	1006	8	28	23
Valence	7956	615	8	12	13
St Etienne (jusqu'à Grigny)	6393	1703	27	40	49
Roanne	4519	760	17	51	90
Lamure	3722	121	3	2	4
Total	48603	6453	13	32	36

Les "parts" de marché

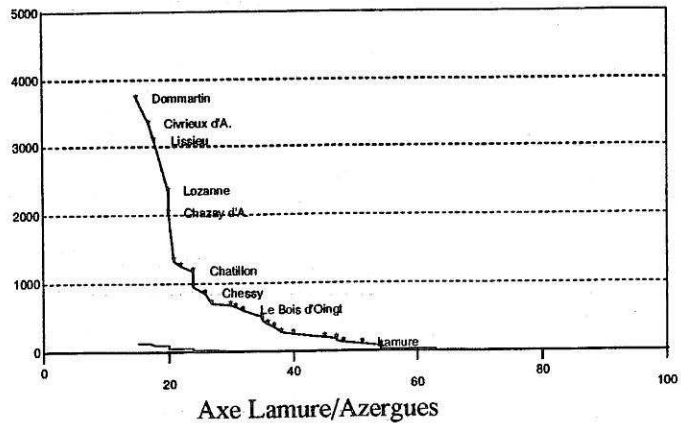
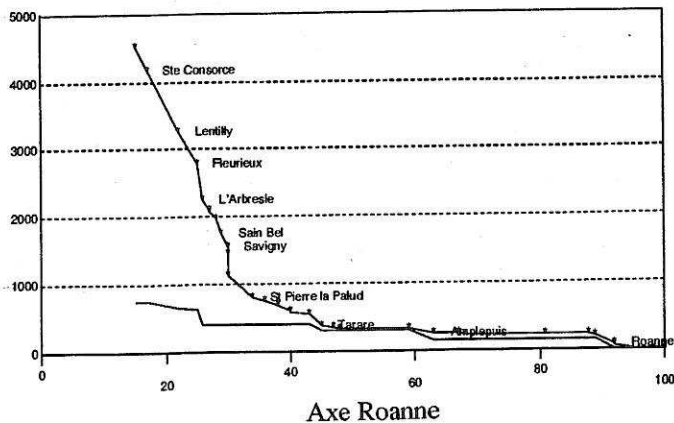
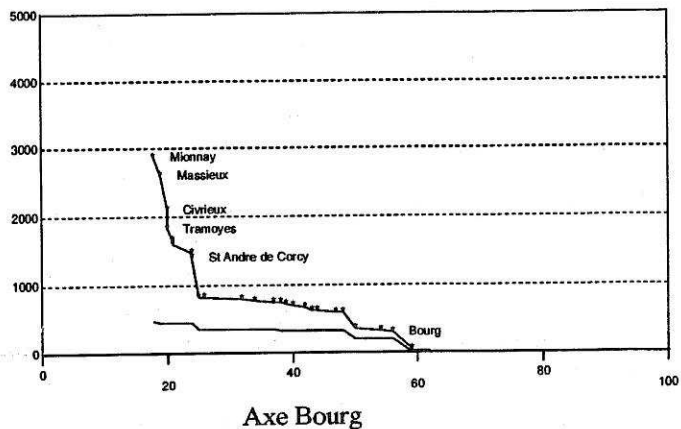
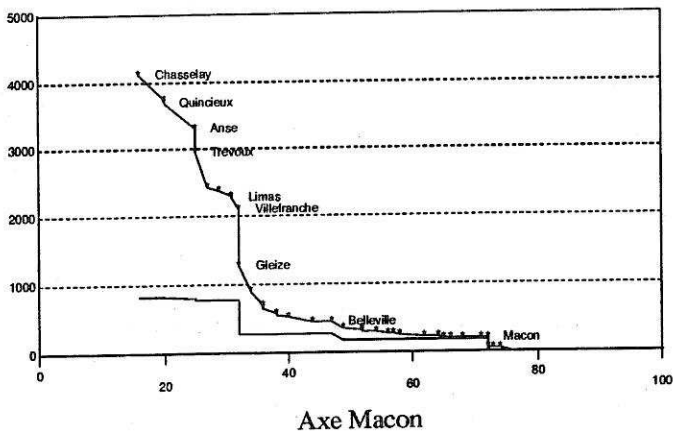
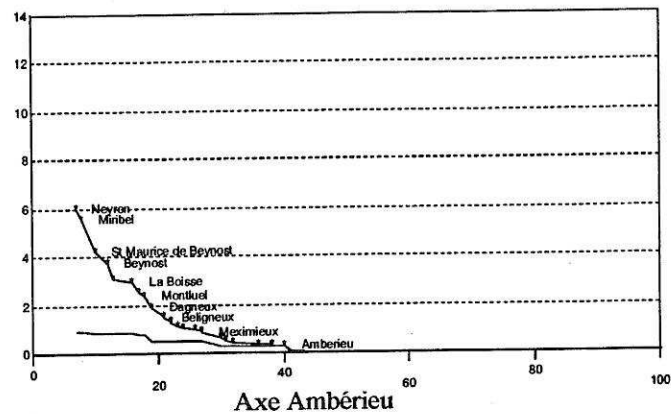
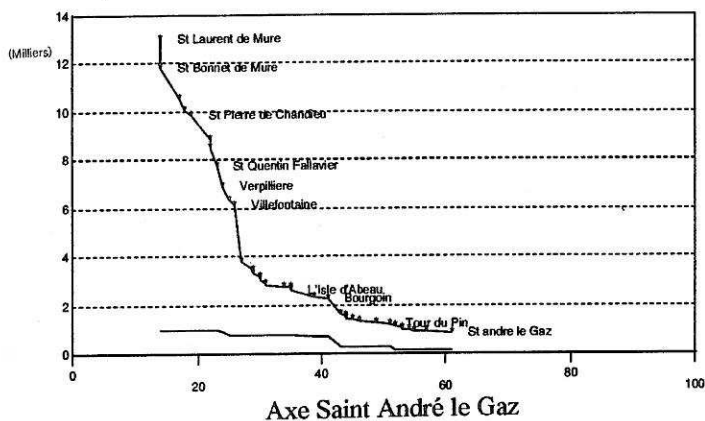
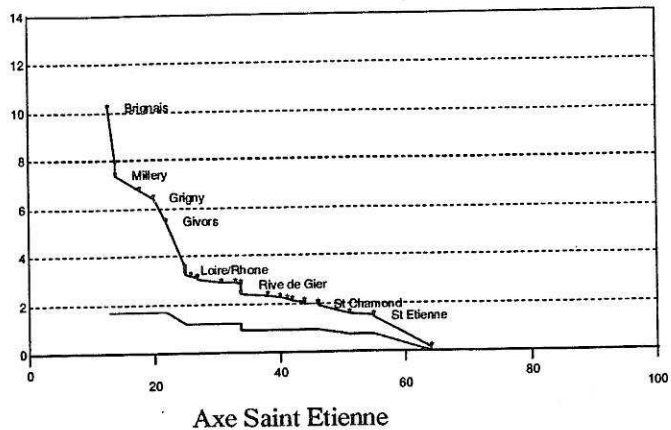
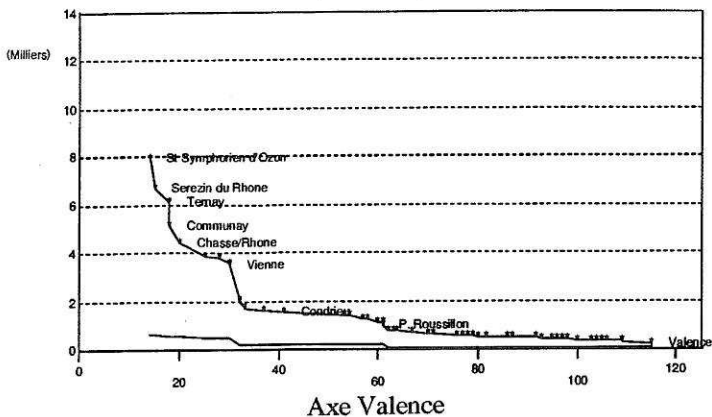
On ne peut être surpris de la faiblesse globale des trafics ferroviaires en regard de l'état actuel de l'offre, mais ce constat demande à être nuancé sur trois points fondamentaux :

- On enregistre d'assez grandes différences selon les axes et si l'on considère les performances du rail sur les axes complets (col. 3), on voit que plusieurs d'entre eux sont loin de la situation la plus favorable, qui est celle de l'axe de Saint-Etienne. Il y a donc, semble-t-il, d'importants gisements de clientèle.

- Ces gisements sont loin d'être homogènes selon les distances : en termes relatifs, la performance du rail est d'autant meilleure que l'on s'éloigne de la COURLY, son marché de prédilection semblant se situer au delà de 35 km de Lyon.

- Les graphiques de la page 4 suggèrent clairement que le chemin de fer concurrence très peu la voiture à proximité de l'agglomération, ce qui indique que les arbitrages prix-temps-commodité ne lui sont pas favorables. *Seuls de hauts niveaux de service, notamment de fréquence et de bonnes connexions avec le réseau de métro, pourraient permettre d'exploiter convenablement ce gisement-là.*

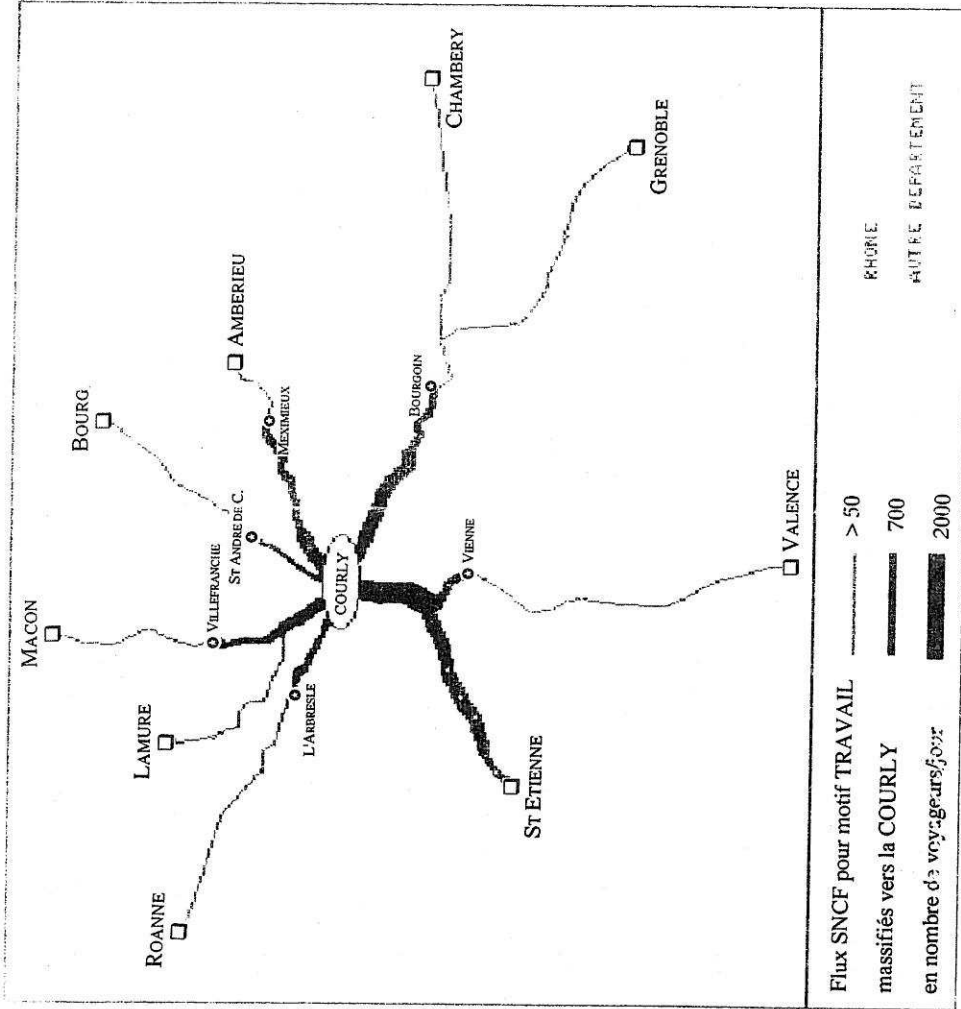
DEPLACEMENTS DE TRAVAIL VERS LA COURLY



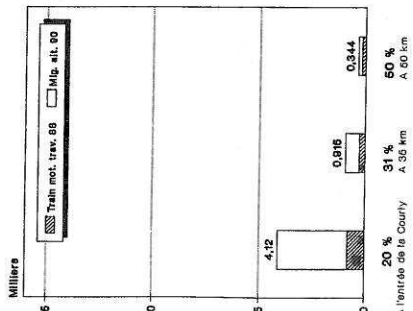
*_*_*_*_*_* : migrations alternantes 1990 journalières estimées par le modèle du LET.
 ----- : flux ferroviaires journaliers pour motif travail (à partir des abonnements de travail 1988).
 en abscisse : distance kilométrique routière au centre de Lyon.
 en ordonnée : flux massifiés journaliers sur l'axe.

ET GRAPHIQUES DE LA PART DU TRAIN DANS LES MIGRATIONS ALTERNANTES PAR AXE SELON TROIS DISTANCES AU CENTRE DE LYON

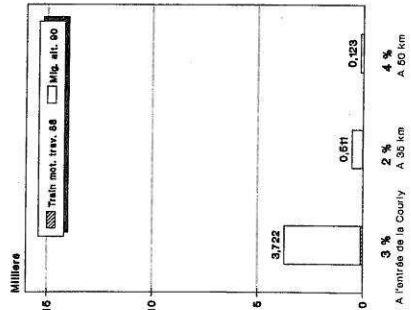
CARTE DES FLUX FERROVIAIRES VERS LA COURLY POUR MOTIF TRAVAIL



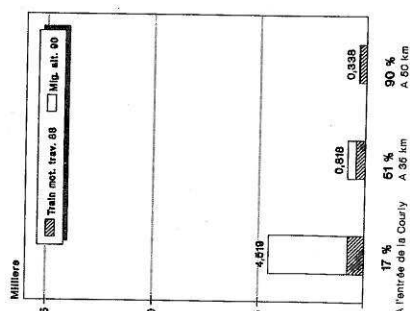
Axe de Mâcon



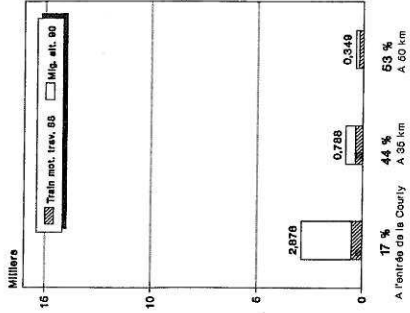
Axe de Lamure



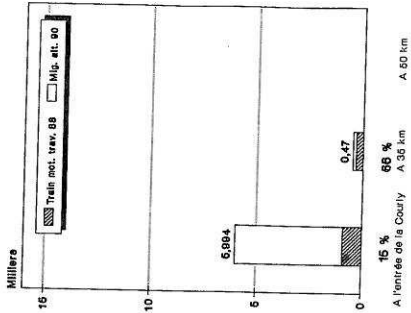
Axe de Roanne



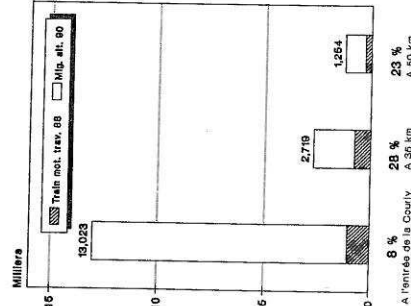
Axe de Bourg



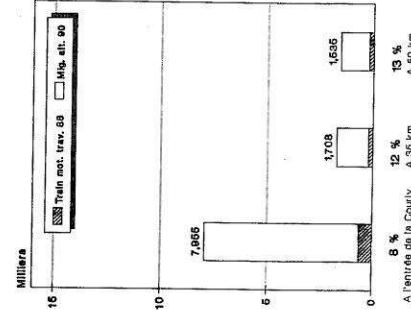
Axe d'Ambergieu



Axe de St André le Gaz



Axe de Valence



Source : comptage des abonnements SNCF / ev. 1988

