

Collection « Dynamiques du territoire » dirigée par Thérèse Saint-Julien



Accessibilité ferroviaire des villes françaises en 2020

sous la direction de

Laurent Chapelon, Ronan Leclerc

CNRS-GDR Libergéo et La Documentation française



SOMMAIRE

Introduction		
Laurent Chapelon, Ronan Leclerc	9	
Chapitre 1		
La Modernisation du réseau ferré national		
Laurent Chapelon, Hubert Julien, Ronan Leclerc	14	
Un réseau hiérarchisé et fortement polarisé	14	
Raisons et enjeux d'une modernisation	19	
1. Accroître la performance du rail	19	
2. Renforcer le rayonnement économique des grandes métropoles françaises	19	
3. Améliorer la cohésion territoriale	20	
4. Limiter les atteintes environnementales	20	
Un contexte favorable de croissance de mobilité ..	20	
1. Des déplacements multipliés par neuf en cinquante ans	20	
2. Le train et les autres modes de transport	22	
• Une pertinence maximale du train en une heure et quatre heures de trajet	22	
• Évolution des trafics entre 1990 et 2002	22	
• Des usages du train très variable en Europe ..	22	
3. Une prévision d'augmentation des déplacements à longue distance d'ici 2030	22	
4. Le développement du trafic ferroviaire international	23	
Libéralisation et bouleversements institutionnels ..	24	
1. Les origines de la libéralisation du transport ferroviaire	25	
2. Un établissement public en charge de la gestion du réseau	25	
3. L'ouverture des marchés de transport à la concurrence	25	
4. Le renforcement du rôle des régions	26	
5. De nouveaux modes de financement pour les lignes ferroviaires	26	
Chapitre 2		
L'Est		
Laurent Chapelon, Benoît Jouvaud, Sébastien Ramora	28	
• Strasbourg	31	
• Metz	35	
• Besançon	39	
Chapitre 3		
Le Sud-Est		
Laurent Chapelon, Benoît Jouvaud, Sébastien Ramora	43	
• Marseille	47	
• Nice	51	
• Montpellier	55	
• Lyon	61	
• Grenoble	65	
• Clermont-Ferrand	69	
Chapitre 4		
Le grand Ouest		
Laurent Chapelon, Benoît Jouvaud, Sébastien Ramora	73	
• Nantes	76	
• Rennes	80	
• Poitiers	84	
• Toulouse	90	
• Bordeaux	94	
• Limoges	98	

Chapitre 5

Le Bassin parisien

Laurent Chapelon, Benoît Jouvaud, Sébastien Ramora	102
• Paris	105
• Lille	109
• Roissy	113
• Rouen	119
• Caen	123
• Amiens	127
• Orléans	133
• Dijon	137
• Châlons-en-Champagne	141

Chapitre 6

Les inégalités de desserte ferroviaire en France

Hubert Julien, Ronan Leclerc	145
------------------------------------	-----

Une approche par la qualité de service et la performance du réseau	145
---	-----

L'accessibilité à la population métropolitaine	146
---	-----

1. L'accessibilité à la population, reflet de la dynamique d'un territoire	146
---	-----

2. En 2003, des temps d'accès à la population variant de 2 h30 à plus de 7 heures	147
--	-----

3. Une modernisation du réseau qui diminuera les temps de trajet de 20 %	148
---	-----

• <i>La décennie actuelle (2003-début des années 2010) sera favorable à l'Est de la France</i>	149
--	-----

• <i>La deuxième décennie (début des années 2010- début des années 2020) sera l'occasion de mettre à niveau le réseau de la moitié sud du pays</i> ..	149
---	-----

• <i>2003-2020: deux décennie au bénéfice des régions périphériques</i>	150
---	-----

• <i>2003-2020: les progrès ferroviaires au service de Paris, ville mondiale</i>	150
--	-----

• <i>Le centre de la France restera en marge des progrès ferroviaires</i>	151
---	-----

4. Rapprochement des périphéries et hiérarchisation croissante des itinéraires en 2020	151
---	-----

• <i>Une plus grande homogénéité des temps d'accès à la population à l'horizon 2020</i>	151
--	-----

• <i>L'écart type des temps d'accès à la population, un indicateur d'équité des dessertes</i>	152
---	-----

• <i>Un autre idéal d'équité: l'homogénéité des vitesses</i>	152
--	-----

• <i>Une dispersion croissante des vitesses</i>	152
---	-----

• <i>Vers une hiérarchisation des itinéraires</i>	153
---	-----

• <i>L'importance concrète et symbolique de l'accès à Roissy pour les préfectures de régions</i>	154
--	-----

L'accessibilité au territoire métropolitain	154
---	-----

1. La desserte du territoire, un autre regard sur l'accessibilité	154
--	-----

2. L'accès au territoire moins performant que l'accès à la population	156
--	-----

L'accessibilité en un temps donné : une autre approche des inégalités	156
--	-----

1. Accessibilité en moins de deux heures	157
--	-----

2. Accessibilité en moins de quatre heures	159
--	-----

3. Accessibilité en moins de six heures	161
---	-----

Conclusion

Laurent Chapelon, Ronan Leclerc	163
---------------------------------------	-----

Le ferroviaire au service de la compétitivité des métropoles françaises en Europe	163
--	-----

Arbitrer entre efficacité économique et équité spatiale	163
--	-----

De fortes disparités dans les accessibilités ferroviaires en 2003	164
--	-----

Une moitié sud du pays encore sous-équipée	164
--	-----

Une façade atlantique : les axes à améliorer et à connecter au réseau européen à grande vitesse ..	165
---	-----

Créer un réseau à grande vitesse sans discontinuité : une exigence de solidarité pour le bénéfice de tous	165
--	-----

Un objectif à ne pas perdre de vue : mieux raccorder le Massif central aux grands couloirs de communication	165
---	-----

Tirer le meilleur parti des LGV en améliorant les rabattements d'extrémités	166
--	-----

2020: un paysage ferroviaire profondément renouvelé au plan national	166
---	-----

Tirer profit d'une connexion ferroviaire de qualité avec l'Europe du Nord	168
--	-----

Une nécessité d'ici 2020: ouvrir le réseau français ..	168
--	-----

L'accessibilité au cœur d'une réflexion
sur l'avenir du transport ferroviaire en France? ... 169

Bibliographie 171

Annexes A à G

Annexe A : Sélection des villes

voir site internet

<http://www.mgm.fr/UMR/Chapelon/Rail/annexeA.pdf>

Annexe B : Les meilleurs temps de parcours

voir site internet

<http://www.mgm.fr/UMR/Chapelon/Rail/annexeB.pdf>

Annexe C : Cartographie de l'espace-temps par interpolation

voir site internet

<http://www.mgm.fr/UMR/Chapelon/Rail/annexeC.pdf>

Annexe D : Extraction de la surface et de la population accessibles

voir site internet

<http://www.mgm.fr/UMR/Chapelon/Rail/annexeD.pdf>

Annexe E : Une analyse par grandes aires géographiques

voir site internet

<http://www.mgm.fr/UMR/Chapelon/Rail/annexeE.pdf>

Annexe F : Une approche mathématique et calcul numérique des indicateurs d'accessibilité

voir site internet

<http://www.mgm.fr/UMR/Chapelon/Rail/annexeF.pdf>

Annexe G : Résultats des calculs d'accessibilité à la population métropolitaine

voir site internet

<http://www.mgm.fr/UMR/Chapelon/Rail/annexeG.pdf>