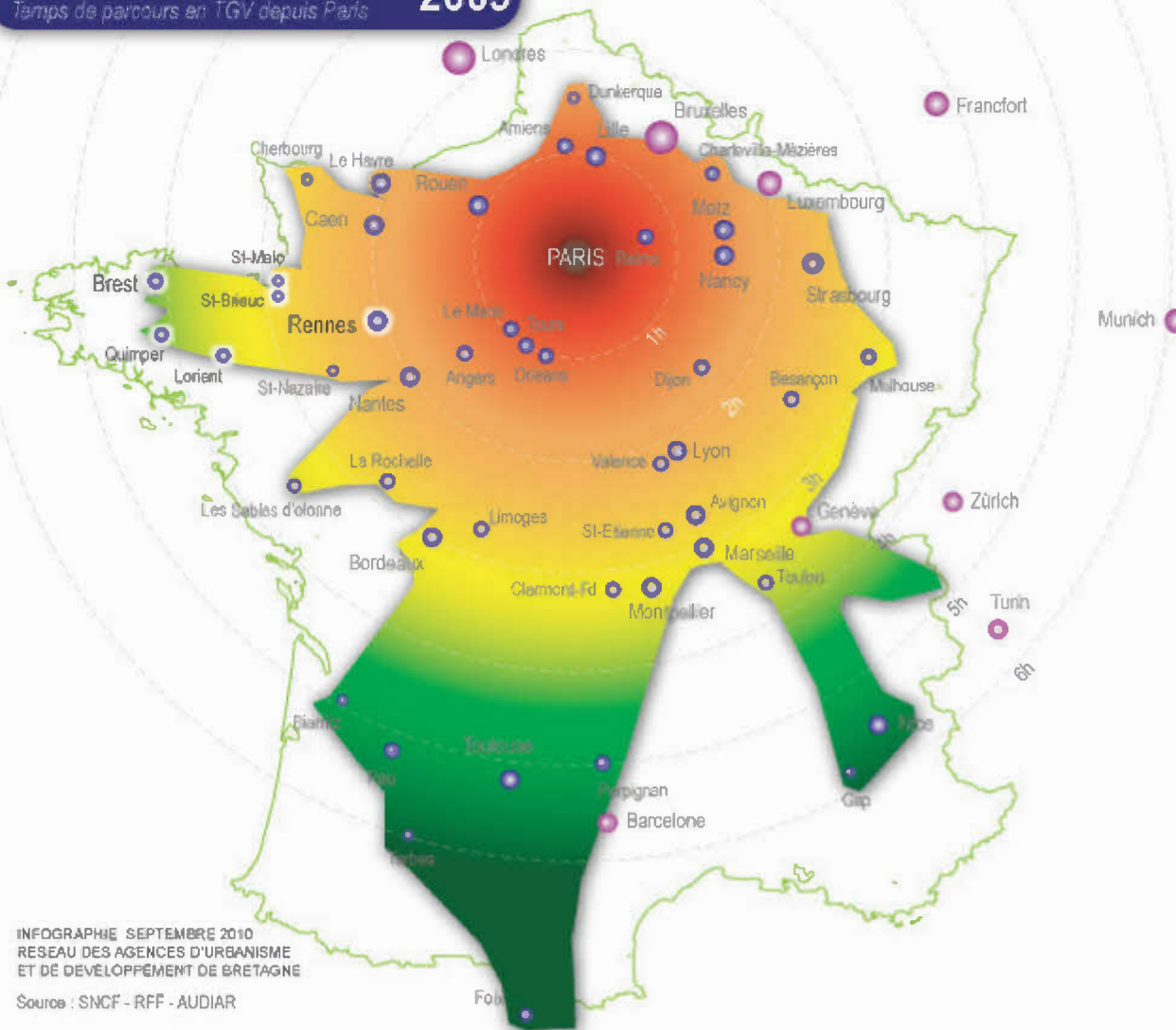


La France à grande vitesse

Temps de parcours en TGV depuis Paris

2009



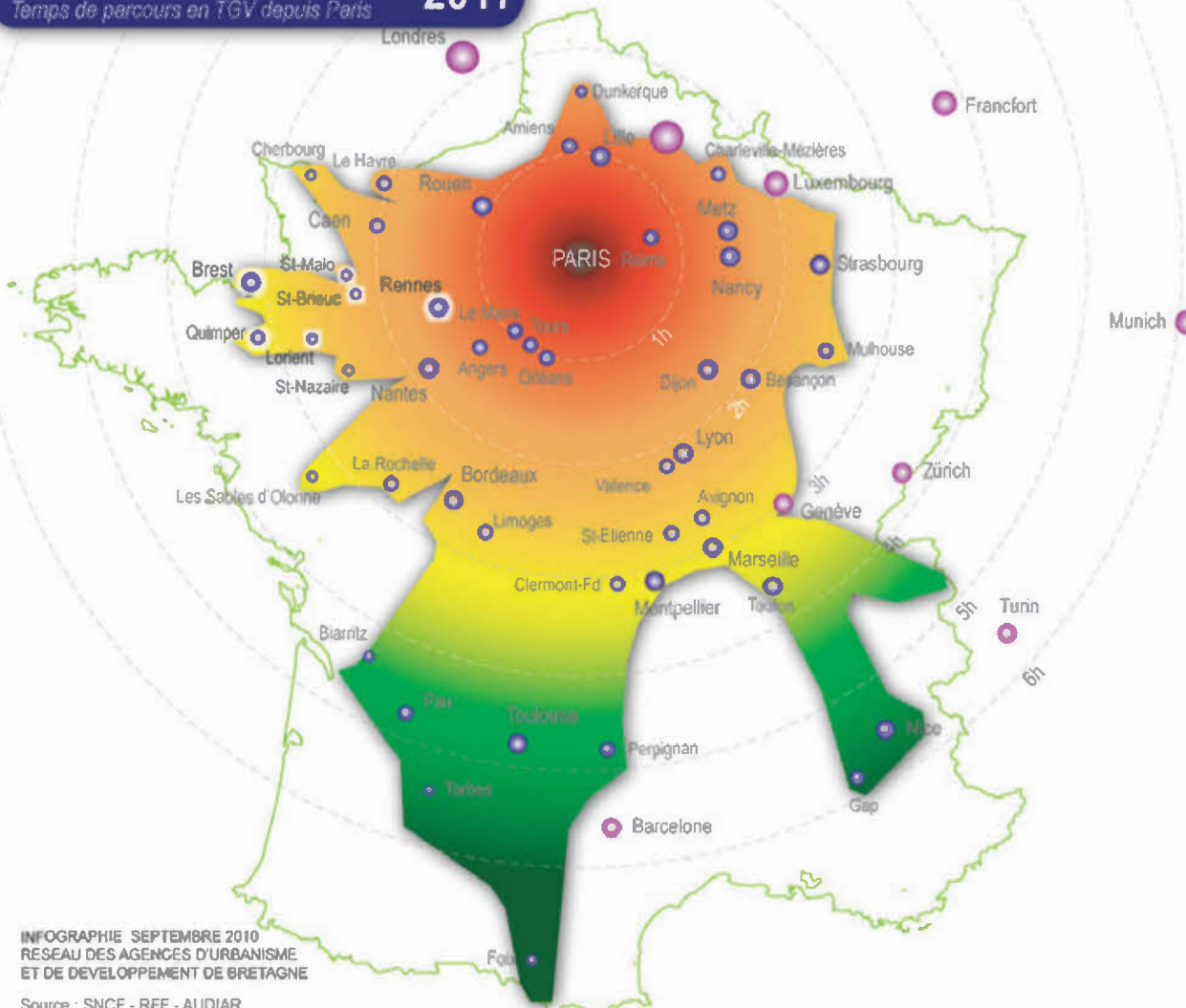
INFOGRAPHIE SEPTEMBRE 2010
RESEAU DES AGENCES D'URBANISME
ET DE DEVELOPPEMENT DE BRETAGNE

Source : SNCF - RFF - AUDIAR

La France à grande vitesse

2017

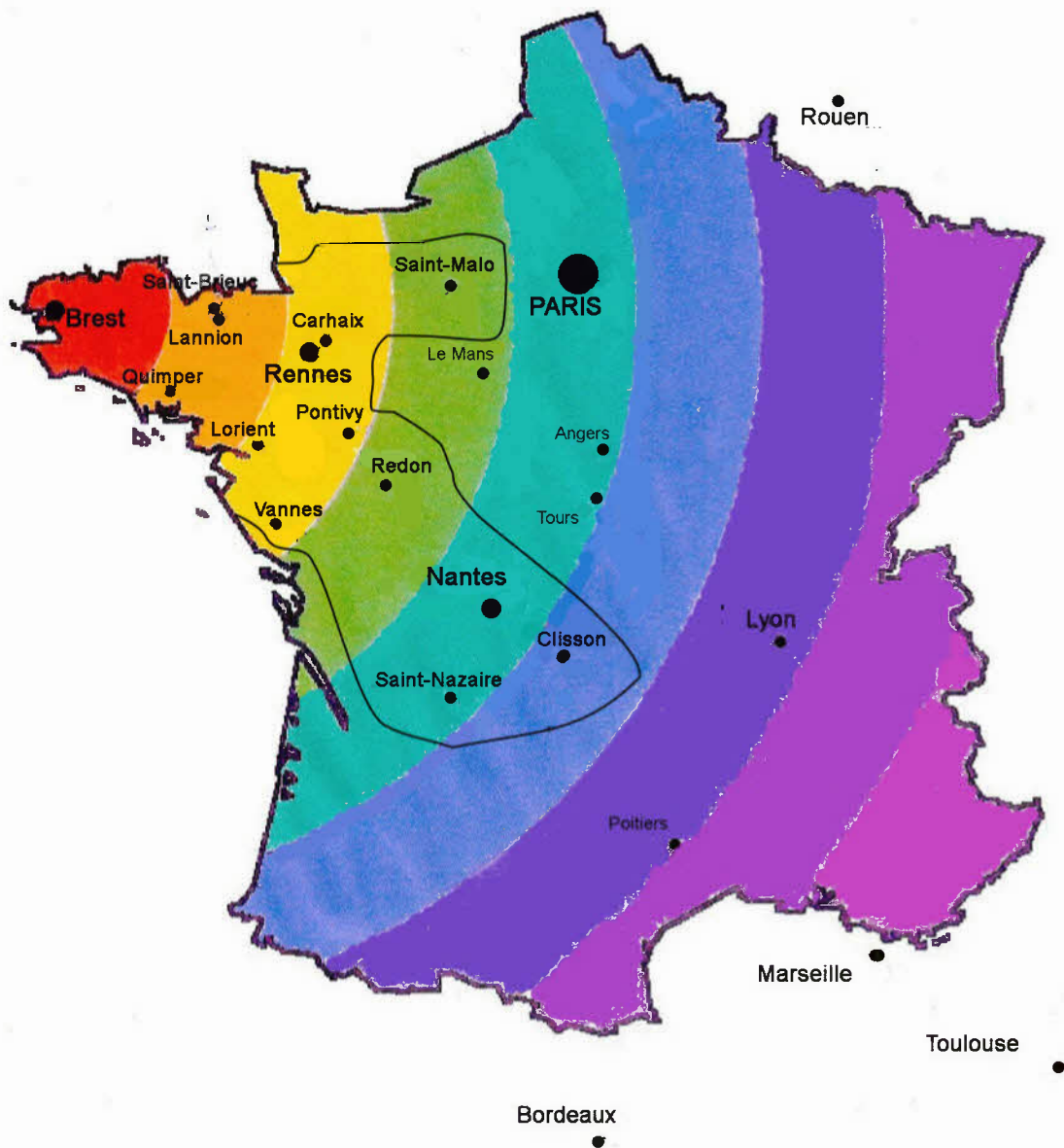
Temps de parcours en TGV depuis Paris



INFOGRAPHIE SEPTEMBRE 2010
RESEAU DES AGENCES D'URBANISME
ET DE DEVELOPPEMENT DE BRETAGNE

Source : SNCF - RFF - AUDIAR

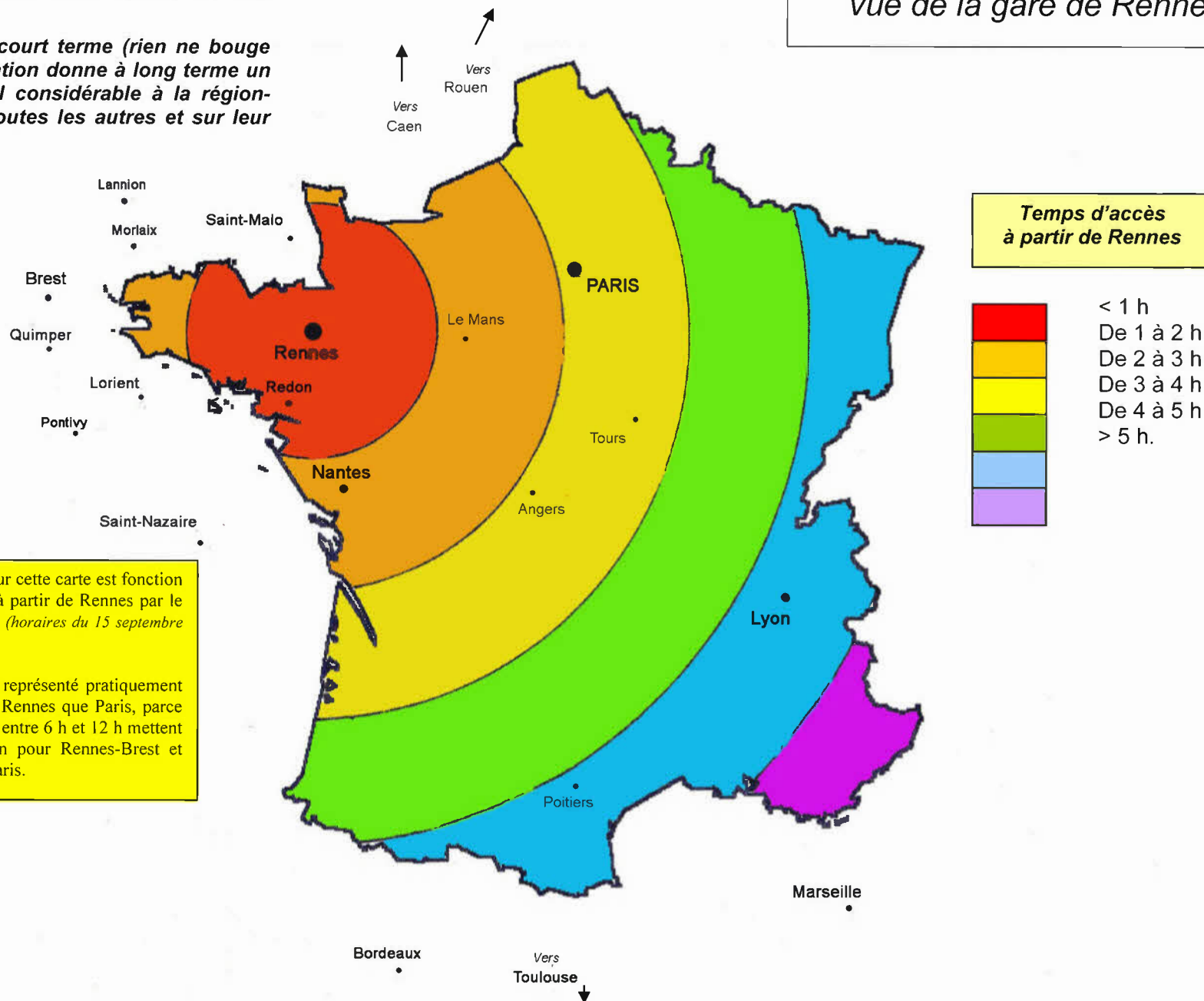
La France vue de la gare SNCF de Brest



L'amélioration des liaisons d'une ville avec Paris se traduit mécaniquement par une détérioration relative de ses liaisons avec celles de son environnement propre.

Peu sensible dans le court terme (rien ne bouge autour), cette détérioration donne à long terme un avantage concurrentiel considérable à la région-centre par rapport à toutes les autres et sur leur propre terrain.

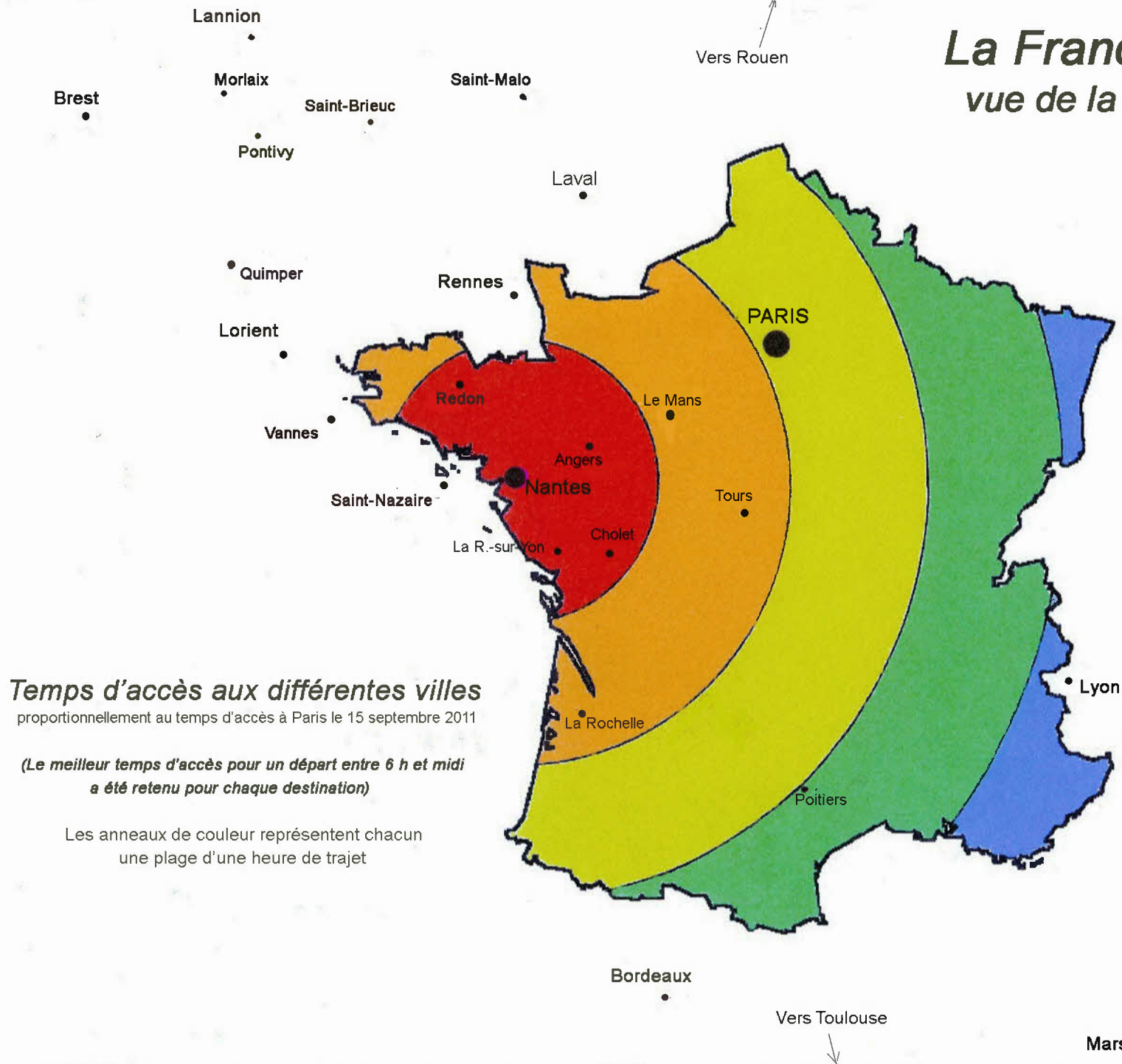
La France ferroviaire 2011 vue de la gare de Rennes



La position des villes sur cette carte est fonction de leur temps d'accès à partir de Rennes par le meilleur train du matin (*horaires du 15 septembre 2011*).

Par exemple, Brest est représenté pratiquement à la même distance de Rennes que Paris, parce que les meilleurs trains entre 6 h et 12 h mettent respectivement 129 mn pour Rennes-Brest et 130 mn pour Rennes-Paris.

La France ferroviaire vue de la gare de Nantes



Temps d'accès aux différentes villes

proportionnellement au temps d'accès à Paris le 15 septembre 2011

(Le meilleur temps d'accès pour un départ entre 6 h et midi a été retenu pour chaque destination)

Les anneaux de couleur représentent chacun une plage d'une heure de trajet

La France ferroviaire 2011

vue de la gare de Carhaix

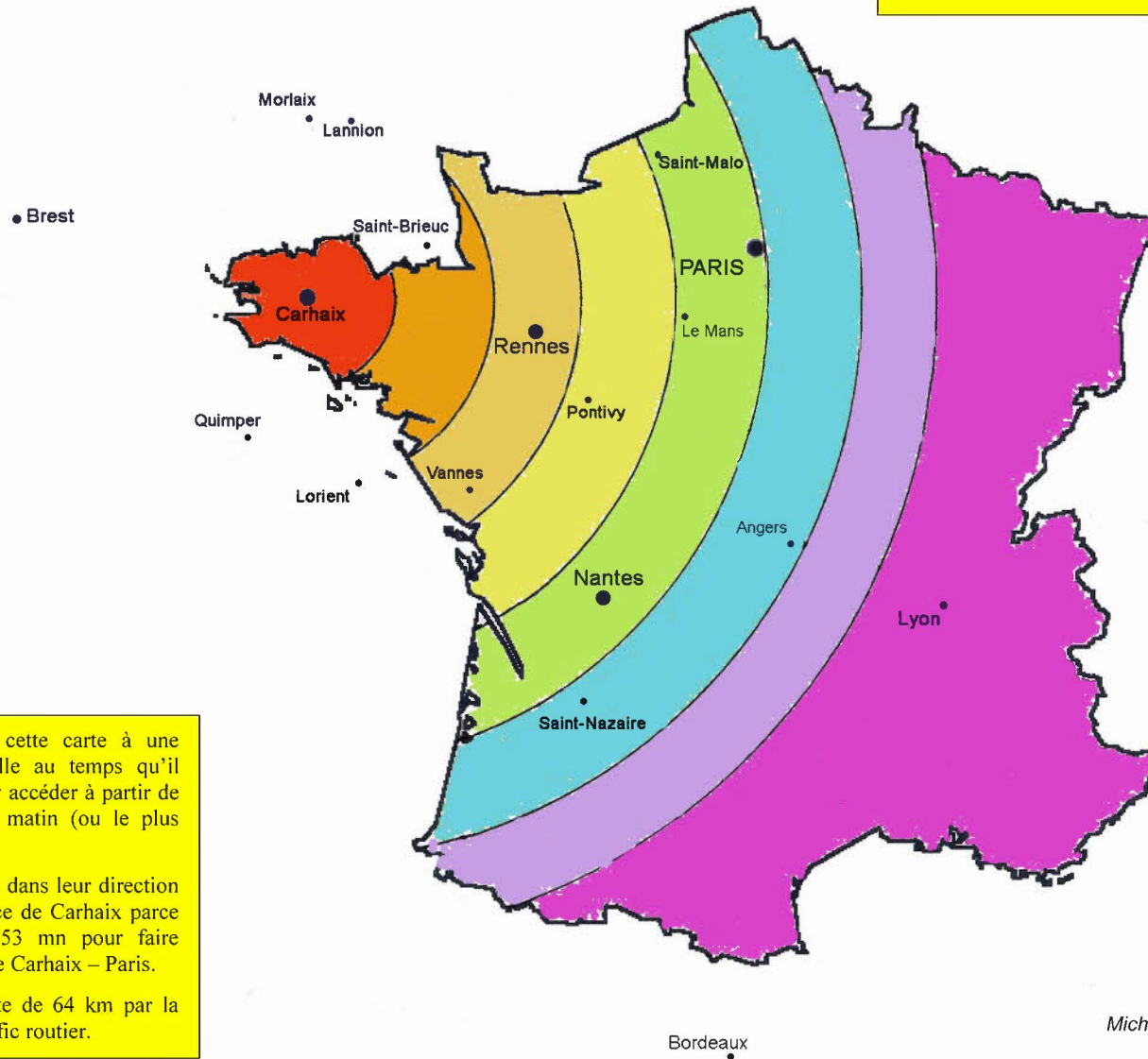
Le cas de Carhaix est typique du sort fait au centre ouest breton par l'organisation principale en étoile autour de Paris aggravée par les priorités successives accordées à cette direction.

Les autres destinations sont proportionnellement éloignées jusqu'à l'absurde, et les Carhaisiens n'ont eue et n'ont encore d'autre perspectives que de :

. recourir à la voiture ou au car,

. en voir tirer la conclusion que le trafic n'est pas suffisant et qu'il faut supprimer les liaisons,

. aller chercher du travail loin parce qu'on n'en trouve pas dans les villes proches mal desservies...



Chaque anneau de couleur représente une heure de trajet ferroviaire

Les villes sont positionnées sur cette carte à une distance de Carhaix proportionnelle au temps qu'il faudra le 15 septembre 2011 pour y accéder à partir de Carhaix, par le meilleur train du matin (ou le plus proche lorsqu'ils sont rares).

Ainsi Nantes et Paris sont, chacune dans leur direction normale, à peu près à égale distance de Carhaix parce qu'il faudra, le 15 septembre, 253 mn pour faire Carhaix – Brest et 275 mn pour faire Carhaix – Paris.

Ne parlons pas de Pontivy, distante de 64 km par la route et manifestement vouée au trafic routier.

La carte de France déformée par le TGV

Dans les paragraphes ci-dessous, deux polytechniciens phosphorent sur le TGV, ses performances et ses conséquences (enfin, une partie...). J'en ris encore. (note surlignée et renvois MF).

Janvier 2008 - n°631

Les infrastructures de transport jouent un rôle fondamental dans l'aménagement du territoire. A côté des modèles économétriques fondés sur le seul " coût généralisé ", un outil permet de mesurer " l'accessibilité " des villes sur le territoire national, c'est-à-dire, au départ d'une ville, donnée, toutes les gares accessibles en un temps donné. Le TGV, particulièrement efficace sur des parcours de 2 ou 3 heures, perd de sa pertinence à partir de 5 heures. Entre 1980 et 2006, la part de la population accessible en moins de 5 heures s'est accrue de 20 % à partir de Paris, de 25 % à partir de Lyon et de 33 % à partir de Lille¹. Dans un avenir plus éloigné, Lille et Strasbourg pourraient voir leur accessibilité croître de plus de 40 %².

(...)

Accessibilité et trafic

L'amélioration de l'accessibilité doit normalement se traduire par une augmentation des échanges. Nous avons essayé de vérifier ce fait en examinant l'évolution des échanges entre Paris d'une part, Lille et Strasbourg d'autre part, entre 1 980 et 2 005. Effectivement, lorsque l'accessibilité s'améliore, le trafic suit³.

Toutefois, ces résultats ne permettent pas de comprendre pourquoi les villes en périphérie gagnent plus que les villes au centre. La décomposition du trafic TGV par axe et son évolution donne la clé. La composante la plus dynamique du trafic TGV est " l'intersecteur ". L'intersecteur regroupe l'ensemble des relations TGV qui ne touchent pas les gares situées à Paris. Il s'agit principalement de relations contournant Paris via Roissy, Marne-la-Vallée ou Massy et, accessoirement, de relations transversales telles que Strasbourg-Lyon. Le réseau LGV a effectivement permis de proposer des relations province - province très performantes qui contribuent très fortement à l'accessibilité. Ces relations connaissent un succès commercial grandissant et la progression du trafic y est en moyenne double de celle constatée sur les radiales qui partent ou arrivent à Paris, preuve que la centralisation n'est pas le moteur du TGV⁴.

(...)

¹ Mais sur le modèle parisien, en profitant du passage par Paris et en ne s'occupant dans la même logique que de l'accessibilité sur le territoire français.

² L'accessibilité d'une ville par rapport à l'autre est abordée ensuite sous un angle (involontairement) distrayant.

³ Et effectivement, depuis 1850, le trafic suit (voyageurs et marchandises) : les heureux citoyens ont une tendance intéressante à n'utiliser que les routes ouvertes, et nos deux polytechniciens à ne défoncer que des portes ouvertes.

⁴ C'est un texte d'anthologie jacobine. On part d'une situation ultra-centralisée. On tempère un peu : le trafic suit ! Et il suit surtout pour les villes situées aux extrémités des lignes raccordées par un barreau. On pourrait penser que la preuve est faite que la centralisation bloquait les échanges et qu'il faut aller plus loin. Vous avez presque gagné : ça prouve que la centralisation n'est pas le moteur du TGV ! Encore un effort, ils vont découvrir que la centralisation française bloque les communications transversales.