

LES DISTANCES TEMPS A PARTIR DE BESANCON : une nouvelle façon de représenter l'espace

Patrice CARO*

Habituellement les cartes sont construites à partir des coordonnées géographiques des différents lieux de l'espace. La direction de tout point par rapport à un autre est automatiquement fixée, dès lors qu'a été établie l'orientation générale de la carte, c'est à dire la position du Nord géographique.

Sur les cartes représentant une portion réduite de la surface de la terre, l'écartement de deux points est proportionnel à la distance réelle, à vol d'oiseau, entre les deux lieux qu'ils représentent.

Hormis les planisphères et les cartes représentant une vaste partie du monde où la traduction plane d'une surface sphérique exige des accommodements, la proportionnalité entre la distance à vol d'oiseau sur le terrain et sa traduction en longueur sur la carte - c'est à dire l'échelle - est fixe.

Les écarts ainsi traduits entre les points représentatifs des villes rendent compte des proximités et des éloignements dans l'espace. Mais cette façon de procéder ne saurait exprimer le temps réel de parcours entre les lieux, c'est à dire de la proximité réelle, vécue, par les habitants. Deux villages peuvent être très proches à vol d'oiseau, mais s'ils sont séparés par une gorge profonde ou une rude montée, ils peuvent être bien plus éloignés que ne l'indique la carte traditionnelle.

La proximité réelle, révélée par les temps de parcours, n'est pas prise en compte. Elle varie naturellement avec le moyen de transport utilisé, et évolue avec la technique et la réalisation d'infrastructures modernes (ponts, tunnels, autoroutes, TGV ...).

Souvent, on se contente, comme sur

les cartes routières de noter la distance effective, compte tenu des sinuosités de la voie. Quelquefois peuvent être indiquées des durées moyennes de transport (carte Michelin n° 911).

Dans l'ensemble, peu de cartes traitent, dans les publications géographiques, des temps de déplacement d'un lieu à un autre.

Une autre manière, plus visuelle, de rendre compte des proximités vécues est d'adapter la carte, c'est à dire la disposition des points représentatifs des villes, au temps de parcours, selon divers modes de transport.

Les cartes présentées ici sont construites, non pas sur des distances, mais

Les distances-temps depuis Besançon par le réseau routier et autoroutier



sur des temps de parcours, en automobile et en train au départ de Besançon. Comme dans une représentation classique, les directions générales des villes sont maintenues par rapport à Besançon, mais leur position s'éloigne ou se rapproche sur une radiale en fonction des facilités d'accès.

Pour chaque ville concernée (Nice, La Rochelle, Bordeaux, Strasbourg, Dunkerque, etc.) le temps de transport est calculé à partir de Besançon et permet de tracer une distance proportionnelle au temps de déplacement, selon une échelle définie.

L'ensemble de l'espace se trouve ainsi modifié par rapport à sa représentation habituelle, et les frontières apparaissent souvent amplement déformées, éloignées ou rapprochées, selon les cas.

Une comparaison avec la carte classique permet de visualiser rapidement les déformations.

Il n'est esquissé dans ces représentations qu'une idée générale de la déformation des cartes. Pour plus de précision, il aurait fallu prendre 2 à 3 fois plus de villes, et calculer autant de distances-temps supplémentaires.

Les temps de parcours automobile correspondent à un déplacement en véhicule de tourisme de puissance moyenne et en conditions normales de trafic, d'agglomération à agglomération, hors saison hivernale. Lorsque le TGV ne circule pas sur la portion de réseau concernée, les temps de parcours ferroviaire sont ceux des trains CORAIL, avec le minimum d'arrêts sur la ligne

Les distances-temps depuis Besançon vers la France par autoroute en 1991

Les temps de parcours ont été extraits de la carte n°911, publiée par les éditions Michelin.

Le Sud-Ouest et la Côte-d'Azur demeurent éloignés du fait d'un réseau «contrarié» par le Massif Central et les Alpes.

Dans cette représentation, Nîmes et Marseille, par exemple, apparaissent plus proches que dans une représentation kilométrique. En revanche, pour Bordeaux, Toulouse, Nice, c'est l'inverse.

Se décèle une faiblesse des axes transversaux que doit combler le développement à venir des équipements, avec la construction des liaisons « Bor-

deaux-Clermont» et «Marseille-Grenoble». De 6140 km d'autoroutes actuellement il est prévu de passer à 11000 km en 1998.

Actuellement le Sud-Ouest et le Sud-Est apparaissent fort éloignés de Besançon, ils sont à plus de 6 heures de transport. Le Nord, les Ardennes, la Lorraine sont peu faciles d'accès et s'éloignent. Au contraire, la Bretagne et les côtes de la Manche, compte tenu des conditions d'accès par autoroutes directes, se trouvent rapprochées de Besançon.

Les distances-temps depuis Besançon par le réseau ferré



Le Pas-de-Calais, la Vendée et les Alpes Maritimes sont accessibles depuis Besançon dans des conditions assez analogues. L'Alsace et la Bourgogne sont les régions les plus rapidement atteintes.



En confrontant cette représentation avec la carte des zones situées à plus de 30 minutes d'une autoroute, ou liaison 2x2 voies assurant la continuité du réseau, on comprend la difficulté à accéder aux Suds par l'étendue et la compacité des zones où il n'y a pas d'autoroute. Le Bassin Parisien contraste ici avec la moitié sud du pays : le réseau étoilé (radio-concentrique) centré sur Paris se ramifie en deux branches via Bordeaux et Lyon pour gagner les frontières espagnole et italienne.

Les distances-temps depuis Besançon vers la France par le chemin de fer en 1991

Dans le calcul des temps de parcours, les changements de gare dans Paris, de la gare de Lyon vers les gares du Nord, d'Austerlitz, de Montparnasse, n'ont pas été pris en compte.

De même que la durée du trajet Paris-Besançon par train a été réduite depuis 1981 avec la mise en service du premier TGV, la façade atlantique se trouve à présent singulièrement plus accessible et "rapprochée" par l'ouverture de nouvelles voies ferroviaires rapides en direction de l'Ouest et du Sud-Ouest pour le transport des voyageurs.

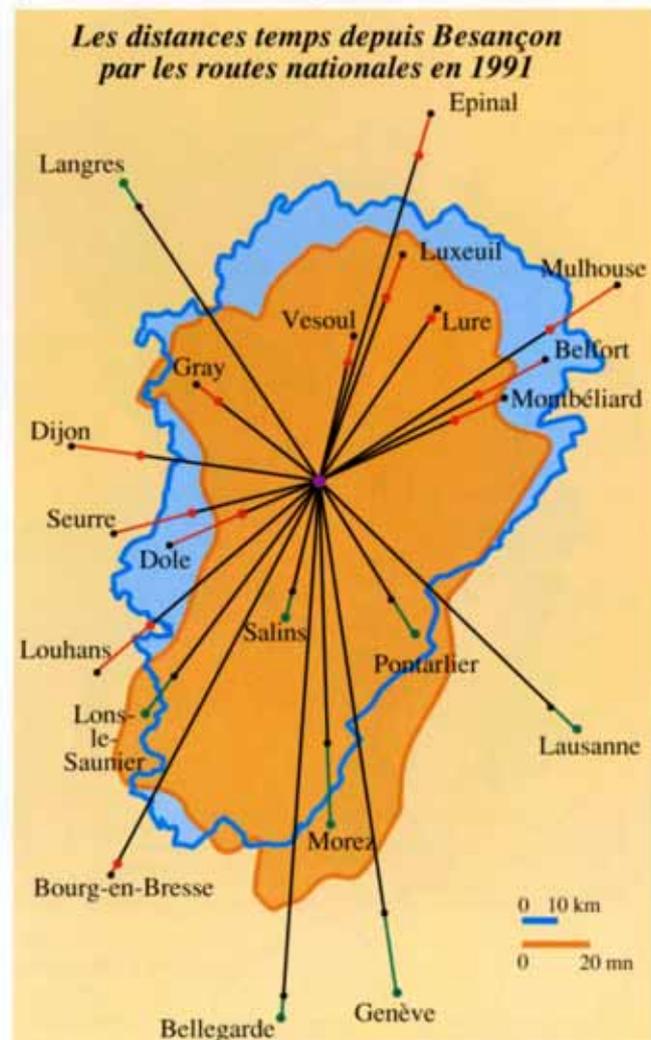
Le TGV a bouleversé les temps d'accès. Une constatation souvent rappelée par les Lyonnais illustre bien ce changement : «Rhône-Alpes, capitale Paris !»

Par contre l'éloignement de certaines régions concerne des espaces non irrigués par le réseau TGV, et où ne circulent que des trains CORAIL. La Champagne-Ardenne, la Provence, la Côte d'Azur et les Pyrénées sont dans ce cas.

Déjà très accessible dès à présent, Strasbourg sera à moins d'une heure et demie de Besançon avec la mise en service du TGV Rhin- Rhône. Lyon se rapprochant également, l'accès aux villes de l'Est depuis Besançon se trouvera grandement amélioré.

Distances-temps depuis Besançon par la route en Franche-Comté en 1991

L'Alsace et la Bourgogne se trouvent rapprochées alors que le Sud-Est du Jura s'éloigne. La montagne maintient son



rôle de barrière en freinant les vitesses de déplacement, malgré des améliorations récentes. Les liaisons routières aisées avec la Haute-Saône la rapprochent de la capitale comtoise, notamment en ce qui concerne les centres situés le long de la nationale 57 qui s'améliore (Vesoul, Luxeuil) alors que Lure est moins rapidement accessible.

La modernisation de l'axe routier du Revermont rapproche également Lons-le-Saunier. Mais surtout l'autoroute A 36 facilite l'accès vers le Nord-Est et vers la région doloise. La Franche-Comté se trouve ainsi singulièrement comprimée suivant l'axe du Doubs ; Belfort, Montbéliard, Dole sont très aisément atteints depuis Besançon.



Distances-temps depuis Besançon par le chemin de fer en Franche-Comté en 1991

Les difficultés d'accès aux villes jurassiennes apparaissent amplifiées en ce qui concerne les déplacements en train à partir de Besançon, et la frontière est partout repoussée à plus d'une heure et demie de trajet.

Le relief est source de difficultés de transport et partant, de déformation de la carte. S'y ajoute surtout la rareté des liaisons directes par train de Besançon vers de nombreuses villes comtoises, atteintes parfois seulement après un long détour ferroviaire. Lure, et surtout Vesoul, sont des villes bien éloignées de Besançon si l'on veut les atteindre par chemin de fer. Il faut 4 fois plus de temps pour aller à Vesoul que pour aller à Dole !

La Bourgogne n'a jamais été aussi proche de la capitale comtoise qu'avec le TGV. Pour la Suisse, Lausanne est également rapprochée par ce moyen de transport.

Il n'a pas été pris en compte la fréquence des trains sur la ligne, ce paramètre aurait sans doute avantagé encore plus les relations de Besançon vers l'Alsace et la Bourgogne.

Le relief avantage ou pénalise l'accès aux lieux, mais la fréquence des trains sur la ligne (exemple : ligne Strasbourg-Lyon, ligne du PLM) ou la densité du trafic sur autoroute a également une influence majeure en modifiant les temps de parcours selon la saison, le jour de la semaine et même l'heure (par exemple sur l'A6 ou l'A36 où le trafic poids lourds peut devenir très dense certains jours).

Ces représentations peu habituelles donnent une idée des temps de déplacement depuis la capitale régionale, elles mettent en relief les atouts et les faiblesses des réseaux ferroviaire et routier en Franche-Comté et en France. Certes les dessertes sont modernisées, mais on trouve encore des traces du centralisme parisien.

Les déformations sont les plus fortes pour des représentations de temps de parcours par le train, mais la perspective d'un réseau européen de TGV peut laisser entrevoir une nette amélioration des distances-temps à l'horizon de 10 ans. ■