

Sommaire

Remerciements	5
Introduction	7
1. Les transports ruraux manquent de chemins de fer secondaires.	13
1.1. Une évolution tronquée des lignes secondaires au regard des routes et des LGV	13
1.2. L'avantage au chemin de fer face aux externalités et coûts des transports routiers	19
1.3. Les orientations et la législation contre la pollution des transports thermiques	26
1.4. L'énergie en transition pour une résilience en urgence du transport routier et ferré	36
1.5. Le positif et les blocages pour la transition écologique des transports	48
1.6. Réflexions sur les conséquences et solutions face à la pollution des transports	60
Pour conclure	64
1 - Une résilience par la complémentarité rail-route	65
2.1. Une France urbaine et rurale, un enjeu de complémentarités et de répartition	65
2.2. La Vallée de la Drôme vers une complémentarité rail-route	73
2.3. Transporter sans rupture de charge un objectif pour la logistique	86
2.4. La circulation dans un système visant la complémentarité rail-route	90
2.5. La distance/temps/coût de transport, un enjeu pour l'intermodalité	96
2.6. Des avancées encore imparfaites pour la complémentarité des modes	101
2.7. Les solutions techniques : l'innovation ferroviaire pour la complémentarité rail-route	104
Pour conclure	113
3 - Le chemin de fer à l'articulation d'une cohésion des territoires ruraux	115
3.1. L'agriculture et l'agroalimentaire, un enjeu pour les transports ruraux	115
3.2. La réticularité ferroviaire vers un système territorial rural congruent	127
3.3. Un doublement de la voie unique pour une interopérabilité cohérente	131
3.4. Vers une cohérence territoriale rurale pour plus de cohésion régionale	136
3.5. Le chemin de fer, un enjeu de cohésion pour la transition agricole et sociale	144
Pour conclure	149
4 - Les infrastructures ferroviaires et la biodiversité	151
4.1. Le transport, un enjeu pour la biodiversité	151
4.2. Les chemins de fer et la biodiversité	160
4.3. Les lignes à grande vitesse	165
4.4. Les chemins de fer secondaires	170
4.5. Des outils pour aider à la transition écologique	185
Pour conclure	193
5 - Les chemins de fer secondaires pour un développement endogène	195
5.1. Le chemin de fer pour une transition socio-économique endogène	196
5.2. La concurrence dans les chemins de fer, une fausse solution pour l'endogénéité	204
5.3. Vers un développement endogène durable	213
5.4. Une congruence pour un développement endogène durable	223
5.5. Le transport ferroviaire pour une croissance endogène en milieu rural	230
Pour conclure	234
6 - Une transition en cours sans moyen financier exceptionnel	235
6.1. La transition en France, un contexte favorable à un financement	235
6.2. La transition, une résilience sans moyen financier	244
6.3. La transition, un enjeu financier européen	249
Pour conclure	256
Conclusion	257
Références bibliographiques	263
Sommaire	269