



HAL
open science

T.G.V. - Réseau ferré classique : des rendez-vous manqués ?

Pierre Zembri

► **To cite this version:**

Pierre Zembri. T.G.V. - Réseau ferré classique : des rendez-vous manqués ?. *Annales de géographie*, 1993, 102 (571), pp.282-295. hal-01976160

HAL Id: hal-01976160

<https://enpc.hal.science/hal-01976160>

Submitted on 9 Jan 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

T.G.V. - Réseau ferré classique : des rendez-vous manqués ?

Pierre Zembri

Citer ce document / Cite this document :

Zembri Pierre. T.G.V. - Réseau ferré classique : des rendez-vous manqués ? . In: Annales de Géographie, t. 102, n°571, 1993. pp. 282-295;

https://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1993_num_102_571_21151

Fichier pdf généré le 07/11/2018

déborder des limites de celles qui le sont ; à exporter des quantités de bois bien supérieures à celles qui sont déclarées, en contrebande, principalement vers le Japon, enfin, à l'obtention de concessions sous forme de « faveurs ». Les fonctionnaires des postes de contrôle forestiers ou militaires ferment les yeux, par ordre supérieur, agrémenté de quelques « miettes » données sur place. En somme, ces « miettes » sont la manifestation de la démocratie... Les changements de gouvernants n'ont pas modifié ce que j'appellerai, à l'instar des physiciens, un « régime permanent ». Cette situation est aggravée par l'évolution opposée du P.N.B. qui a décru de 10 % entre 1983 et 1986 et de la population, qui a augmenté alors de 2,4 à 2,8 % par an. Les revenus par tête ont ainsi diminué d'environ un cinquième. L'oligarchie a renforcé son pouvoir pendant cette période. Le corollaire fut l'accentuation de la paupérisation : les salaires réels ont décru depuis 1960, le nombre de calories alimentaires moyen disponible par habitant aussi. En 1971-1975, il était déjà inférieur à ceux de l'Inde et du Bangla Desh. Comme les revenus dans les campagnes sont inférieurs de 60 % à ceux des villes, elles sont plus sévèrement touchées. La pression sur le milieu est accrue tant du fait de l'oligarchie de plus en plus vorace que de celui du prolétariat devenu plus nombreux et plus pauvre. Pour éviter les troubles dans les villes, le gouvernement maintient très bas le prix du riz. Les paysans sans terres ou presque sans terres formeraient 75 % de la population rurale. Une réforme agraire s'imposerait donc : l'oligarchie, héritée des périodes coloniales espagnole et américaine, n'en veut à aucun prix. Le grignotage de la forêt n'en est qu'un bien insuffisant palliatif. En 1982, 2 500 000 ha de pentes supérieures à 18 % étaient cultivées, presque partout en plantes annuelles, ce qui déclenche une intense dégradation. D'aucuns estiment que le niveau de vie rural, et le niveau de nutrition, ne sont pas supérieurs à ce qu'ils étaient au XIX^e siècle.

Jean TRICART

T.G.V. — Réseau ferré classique : des rendez-vous manqués ?

Pierre ZEMBRI

*A.M.N. à l'Université de Paris XII
(Institut d'Urbanisme de Paris), G.D.R. 903 « Réseaux »*

Introduction

Après le succès du T.G.V. Sud-Est, destiné lors de sa conception à rester un cas isolé, après la mise en service d'une ligne nouvelle Atlantique destinée à revivifier le grand Ouest, la S.N.C.F. et le gou-

vernement changent d'échelle en 1990 en élaborant un Schéma directeur pour la constitution d'une nouvelle Étoile de Legrand avec six branches principales au départ de la capitale — se ramifiant au sortir du Bassin Parisien pour devenir onze — et deux lignes transversales (« Grand Sud » et « Rhin-Rhône »).

De tronçons de ligne nouvelle isolés destinés à l'origine à désengorger des radiales ayant atteint leur limite de capacité, l'on passe à un système quasi-indépendant du réseau classique, ce dernier n'étant destiné à être emprunté que sur de courtes distances en extrémité de parcours (Rennes-Brest/Quimper, Poitiers-La Rochelle ou Chambéry-Bourg-Saint-Maurice). De fait, au terme de la réalisation du Schéma, il devrait être possible de faire un parcours circulaire au départ de Paris via Avignon, Toulouse et Bordeaux sans quitter les infrastructures nouvelles.

Revers de la médaille, des nœuds ferroviaires non négligeables se retrouvent contournés par les lignes à grande vitesse : comment les desservir de façon à diffuser au maximum l'effet T.G.V. sans pénaliser les temps de parcours de bout en bout ? La réponse de la S.N.C.F. à ce problème est à notre sens peu adaptée dans certains cas.

I. Typologie des gares nouvelles existantes et prévues

Ce travail a été effectué d'après les informations publiées avant le 1^{er} avril 1992 par la Direction de la Communication de la S.N.C.F. et la presse d'actualité ferroviaire. Les principaux critères d'une telle classification sont la pertinence des implantations par rapport au réseau ferré existant et la qualité prévisible de diffusion de l'effet T.G.V.

Trois catégories peuvent être distinguées (*fig. 1*) :

A. Gares de désenclavement

L'existence de tels points d'arrêt se justifie par une desserte antérieure difficile voire impossible, les tracés T.G.V. ne reprenant pas obligatoirement les couloirs de circulation existants. De ce fait, il devient possible de modifier spectaculairement l'accessibilité de certaines villes proches du « fuseau » prévu.

Ainsi, la ligne Sud-Est, coupant au plus court à travers le Morvan, a permis une desserte du bassin de population du Creusot-Montceau-Mines-Montchanin (110 000 habitants en 1982), relativement enclavé et recherchant un second souffle alors que l'activité extractive et l'industrie métallurgique traditionnelle s'effondraient.

De même, la ligne nouvelle Atlantique passant en diagonale entre

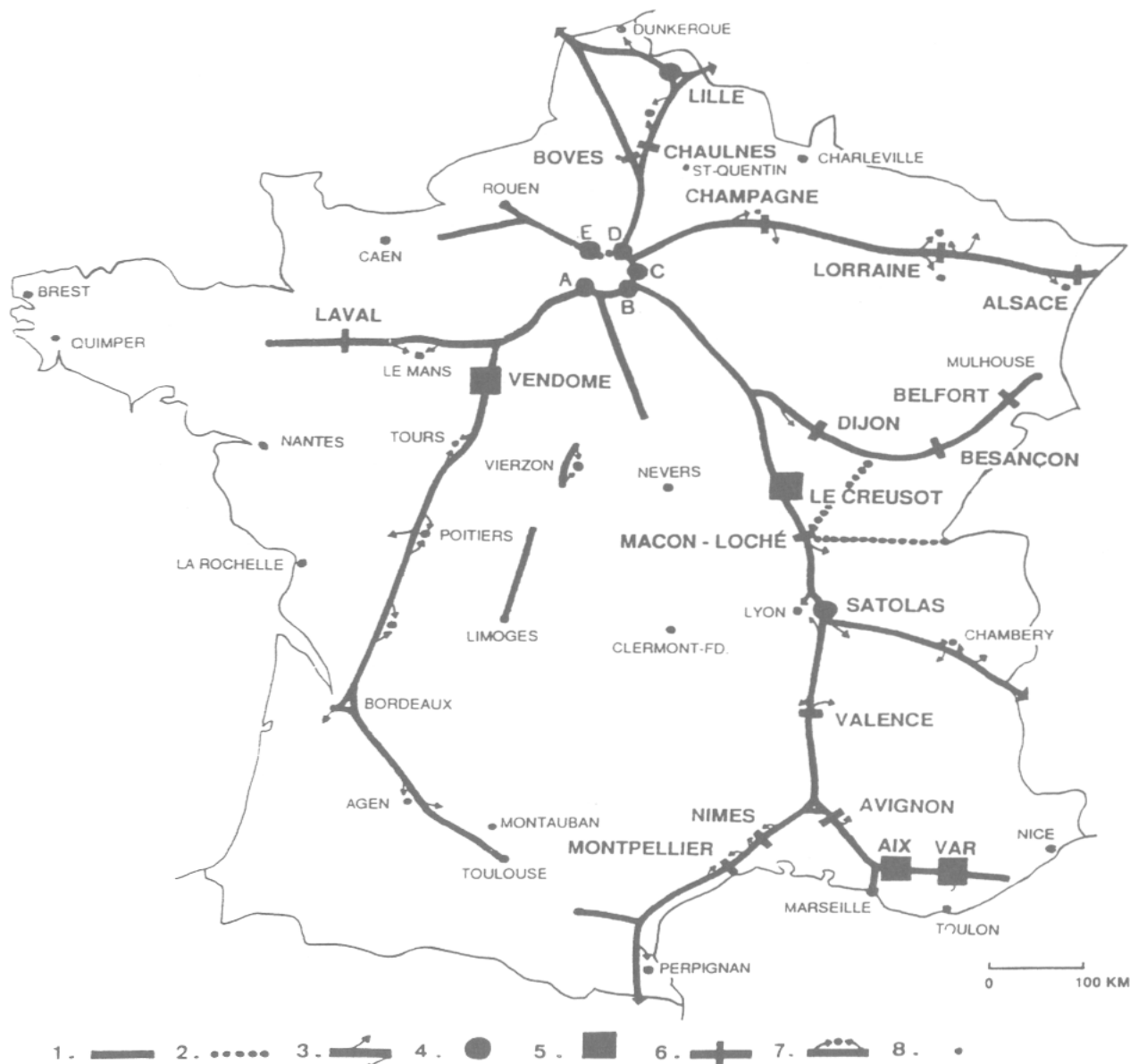


Fig. 1. — LIGNES A GRANDE VITESSE ET GARES NOUVELLES PRÉVUES AU SCHEMA DIRECTEUR DE 1990.

- | | |
|---|---------------------------|
| 1. Ligne nouvelle prévue (tracé arrêté) | A. Massy-Palaiseau |
| 2. Ligne nouvelle prévue (tracé non arrêté) | B. Melun-Sénart |
| 3. Raccordements avec le réseau classique | C. Chessy-Marne-la-Vallée |
| 4. Gares-pôles | D. Roissy |
| 5. Gares de désenclavement | E. Cergy-Pontoise |
| 6. Gares-bis | |
| 7. Contournement sans gare-bis | |
| 8. Autre ville. | |

les axes classiques Paris-Le Mans et Paris-Orléans-Tours dessert désormais Vendôme auparavant fort médiocrement desservie, malgré la relative proximité de la capitale.

La ligne T.G.V. Méditerranée prévue au Schéma directeur, dont le tracé tant contesté a pour but d'éviter le détour actuel par Marseille et le littoral varois (justifié à l'origine par la recherche du potentiel de trafic le plus important), permettra si elle est réalisée à Aix et au Var

de l'intérieur (à partir de Brignoles ou du Muy) un désenclavement ferroviaire efficace au moyen de deux gares nouvelles.

Ces nouveaux points d'arrêt ne sont pas connectés directement au réseau classique pour des raisons évidentes : les villes desservies sont loin d'être des nœuds ferroviaires importants et les lignes classiques y parvenant ne sont pas électrifiées et sont souvent de faible capacité ainsi que de tracé difficile. Elles ne peuvent donc accueillir le T.G.V.

B. Gares-pôles d'échange

Elles permettent une mise en contact aisée entre le réseau de trains à grande vitesse, un ou plusieurs autres modes de transport et parfois des équipements de grande importance par les flux qu'ils génèrent. Chaque pôle d'échange de ce type est destiné à dynamiser et à structurer l'espace environnant pour lui conférer une certaine autonomie par rapport au centre de l'agglomération.

Ces gares sont au nombre de six, dont cinq en Ile-de-France, et peuvent être distinguées en fonction de ce qu'elles associent :

— T.G.V. + R.E.R. : Massy-Palaiseau.

— T.G.V. + R.E.R. + Ville Nouvelle : Cergy-Pontoise.

— T.G.V. + R.E.R. + Aéroport : Roissy, Satolas¹.

— T.G.V. + R.E.R. + équipement ludique + Ville Nouvelle : Eurodisneyland, Melun-Sénart (Grand Stade).

Situées sur des rocades à grande vitesse, ces implantations sont destinées à jouer un rôle fondamental au sein d'un réseau interconnecté. Dans le cas particulier de l'Ile-de-France, elles permettent la généralisation de l'effet T.G.V. à l'ensemble du territoire régional et elles offrent une alternative intelligente au passage obligé par le centre de l'agglomération.

C. Gares-bis

Si des gares nouvelles en situation périphérique semblent justifiées au sein de grandes régions urbaines, on ne pourrait en dire autant dans le cas de villes moyennes dépourvues de dessertes périurbaines en transports en commun sur site propre limitant et régularisant la durée des trajets entre centre et périphérie.

Or, de telles implantations sont envisagées par la S.N.C.F. pour pas moins de treize villes ou groupes de villes au minimum !

Un prototype de ce type de gare a été réalisé sur la ligne nouvelle Sud-Est : il s'agit de Mâcon-Loché. La gare nouvelle se situe à quelques kilomètres à l'ouest du centre ville (il faut douze minutes de car pour les relier), en rase campagne.

1. Dans l'hypothèse où la liaison « Satorail » reliant l'aéroport à la gare de La Part-Dieu est réalisée, ce qui n'est pas acquis à l'heure actuelle.

Si l'implantation des gares-pôles au contact d'autres réseaux de transport se justifie aisément et permet une bonne diffusion des gains de temps apportés par le T.G.V., on ne saurait en dire autant des deux autres types de points d'arrêt sur ligne nouvelle. En effet, ceux-ci ne permettent guère de correspondances sur le réseau classique, puisqu'ils n'y sont reliés au mieux que par des raccordements techniques dont l'utilisation par des circulations commerciales est exclue.

II. Le recours aux gares-bis : doctrines et conséquences

A. La position de la S.N.C.F.

Le T.G.V., vitrine de la Société nationale, a pour but essentiel de relier les principales agglomérations françaises le plus rapidement possible, ce qui implique de perdre le minimum de temps en route. Lors de l'élaboration du T.G.V. Sud-Est, la priorité a été clairement donnée aux parcours de bout en bout, les deux gares intermédiaires finalement créées étant issues d'un « compromis entre la logique de l'exploitant et celle des collectivités concernées »¹.

Aujourd'hui, avec la création d'un réseau consistant, les arrêts intermédiaires deviennent inévitables. La S.N.C.F. considère que les pertes de temps engendrées par l'emprunt de raccordements en amont et en aval des villes desservies, les ralentissements à l'approche des gares outre l'arrêt lui-même sont inacceptables. La création de gares nouvelles limite le temps perdu de façon à ne pas rebuter les voyageurs — plus rémunérateurs — effectuant de longs parcours. N'oublions pas que le T.G.V. chasse sur les terres de l'avion !

L'usage de gares-bis ne veut pas dire pour autant que le T.G.V. ne dessert plus les gares existantes. Tout dépendra de la mission du train. Ainsi, sur le futur T.G.V. Est, Reims serait desservie par les rames continuant ensuite sur Charleville et Sedan par les voies classiques ; de même, la gare Lorraine ne verrait s'arrêter que les T.G.V. desservant Strasbourg et ses au-delà. Nancy et Metz bénéficieront d'une desserte spécifique, quittant la ligne nouvelle à son intersection avec la « dorsale lorraine » reliant les deux villes entre elles.

Mais, pour ceux qui désirent emprunter le train le plus rapide du monde dans les gares nouvelles, la S.N.C.F. n'a pas prévu de navettes ferroviaires à partir des centres. Le client doit le plus souvent emprunter sa voiture pour se rabattre dans de bonnes conditions sur le réseau à grande vitesse. Confrontée à l'obligation d'équilibrer annuellement ses

1. Francis Beaucire et P.-H. Emengard dans « Du bon et du mauvais usage des gares T.G.V. dans les régions traversées », *Revue de Géographie de Lyon*, 1985/4, p. 359.

comptes et de rentabiliser son réseau, la S.N.C.F. n'a pas l'intention de jouer un rôle d'aménageur du territoire : la balle est dans le camp des collectivités.

B. Les positions des collectivités

Ces positions sont assez diverses : elles reflètent à la fois les divergences d'intérêts entre collectivités et les différents types de rapports entre le T.G.V. et le réseau ferré régional (organisation des correspondances aisée ou non).

Le Schéma directeur lui-même a été élaboré dans le cadre d'une concertation entre l'État, la S.N.C.F. et les Conseils Régionaux. C'est sous la pression d'un certain nombre de ténors politiques locaux que plusieurs lignes a priori peu rentables ont été intégrées à ce document (T.G.V. Normandie, T.G.V. Auvergne et Limousin, etc.). Le T.G.V. Est lui-même est poussé par les régions concernées qui sont prêtes à y participer financièrement. L'opération T.E.R. 200 en Alsace, outre son intérêt pour les liaisons intrarégionales, doit être considérée comme une opération préparatoire à la venue du T.G.V. Est : la ligne Strasbourg-Mulhouse devient une « ligne existante aménagée pour la grande vitesse ».

Mais que veulent les exécutifs régionaux ? Leur action est surtout dictée par la hantise d'une mise à l'écart du réseau à grande vitesse, censé avoir nombre d'effets bénéfiques, dont le psychologique n'est pas le moindre¹. La gare T.G.V., même située en rase campagne, est vue comme un pôle de dynamisme autour duquel vont s'installer entreprises, laboratoires de recherche et autres activités — si possible de pointe. Elle peut être aussi vue comme élément de valorisation d'un équipement financé par la région : les élus lorrains ont peu apprécié que l'implantation de la gare Lorraine soit finalement décidée sans tenir compte de la présence du nouvel aéroport régional de Louvigny, pour lequel une connexion avec le T.G.V. eût été appréciable. Elle est rarement vue comme point d'entrée dans le réseau régional de transports collectifs.

Seules deux exceptions sont à signaler : Nord-Pas-de-Calais où tous les élus ont œuvré pour que le T.G.V. Nord passe à Lille même, et pour que l'intégralité des dessertes régionales soit repensée en fonction du train à grande vitesse ; Midi-Pyrénées où la diffusion de l'effet T.G.V. est explicitement prévue dans la nouvelle Convention avec la S.N.C.F. On notera que ces deux Régions ne posséderont pas de gare-bis non reliée au réseau classique : Lille-Europe n'est qu'à 500 mètres de la gare

1. Ainsi, l'unique implication de la Région Poitou-Charentes dans les transports collectifs aura été la participation à l'électrification de la ligne Poitiers-La Rochelle pour amener le T.G.V. dans cette dernière ville. Quant aux transports collectifs régionaux, il n'est toujours pas question de s'y impliquer...

actuelle d'où l'on peut gagner aisément n'importe quelle destination sur le territoire régional, et l'étoile ferroviaire de Toulouse est idéale pour l'organisation de correspondances.

Les élus locaux quant à eux voient surtout dans les gares sur ligne nouvelle l'occasion de valoriser des espaces excentrés et de lancer des technopôles supplémentaires. Les communes desservies par une gare sur ligne nouvelle ont souvent fortement investi dans des opérations d'accompagnement. Ainsi, Vendôme a dépensé 1 250 francs par habitant, ce qui représente pour 1989 le quart des recettes municipales, compte non tenu des subventions d'équipement spécifiques¹.

C. *Les conséquences*

La S.N.C.F. jugeant d'une part que la valorisation des points d'arrêt sur ligne nouvelle n'est pas de son ressort et d'autre part que la clientèle préférera recourir au rabattement par véhicule particulier comme elle le fait dans les gares intermédiaires actuellement en service², la qualité de diffusion de l'effet T.G.V. à partir de ce type de gare dépend de l'action des collectivités concernées.

Mais des contraintes lourdes rendent cette action difficile :

— Le recours à la technique routière est obligatoire pour l'établissement de correspondances. La S.N.C.F. n'a pas jugé utile de placer ses gares à une intersection avec une ligne classique ou, quand la topographie l'interdit, de prévoir un raccordement permettant l'accès de navettes. Le cas de la gare picarde placée entre Amiens et Saint-Quentin est significatif : « La meilleure solution retenue en tant qu'avantage qualité-coût, c'est la desserte au croisement de la future A 29 Amiens-Saint-Quentin avec la A 1, qui place ces deux villes sensiblement à une demi-heure de cette intersection, plutôt que la recherche d'une desserte ferroviaire » dit J.P. Pronost, directeur de la Ligne Nouvelle T.G.V. Nord et Interconnexion, interviewé par *La Vie du Rail*³. Pourtant, la simple lecture de l'Indicateur Officiel de la S.N.C.F. montre que le parcours Chaulnes-Amiens peut être effectué avec les moyens actuels en 25 minutes. Saint-Quentin via Tergnier (où s'effectue un rebroussement) est atteint en 45 minutes, mais la Région Picardie souhaite réactiver un ancien raccordement militaire à Jussy permettant de gagner une dizaine de minutes, et lancer des dessertes intervilles accélérées sur ce parcours : pourquoi vouloir une desserte routière faisant double emploi et empêchant d'améliorer le bilan de la ligne ferroviaire sur laquelle un redéploiement des circulations existantes aurait suffi ? Cet argument de bon sens n'a pas échappé le 12 mars

1. Pour plus de détails sur le cas vendômois, on se rapportera à l'article de Richard Colin : « Vendôme et le T.G.V. : un mariage surréaliste ? », *Transports urbains*, n° 75, avril-juin 1992.

2. Mais a-t-elle vraiment le choix ?

3. N° 2171 du 01/12/1988, p. 10.

1992 à la Commission d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la gare nouvelle picarde, qui a rendu un avis défavorable à sa construction, en raison de l'absence d'étude comparative des sites possibles d'implantation.

— Qui dit recours à la technique routière dit rupture de charge à la gare d'arrivée et emprunt d'un service en correspondance qui ne sera pas obligatoirement à tarification S.N.C.F. Ainsi, au Creusot T.G.V., aucune des correspondances n'est assurée par la Société nationale, ce qui nécessite l'acquisition d'un titre de transport supplémentaire — souvent dans le car même. L'hétérogénéité tarifaire n'est pas un facteur favorisant. De plus, l'accès aux horaires et aux tarifs des services en correspondance quand on n'habite pas sur place est aléatoire. Voilà de quoi rebuter le candidat au voyage qui préférera recourir au maximum à l'automobile.

— Dans les cas où la desserte T.G.V. se fera selon les missions en gare actuelle ou en gare nouvelle, il y aura une différence de traitement importante entre les voyageurs transportés de centre ville à centre ville et ceux qui échoueront en périphérie, les possibilités de correspondance n'étant pas les mêmes, de même que la distance à parcourir entre le point d'arrivée S.N.C.F. et la destination finale. Que dire également, étant donné les contraintes de la réservation obligatoire et la surcharge chronique des trains dans certains créneaux horaires, de l'éventualité non désirée d'un départ en gare-bis et d'un retour en gare centrale ou vice-versa ? Autant de problèmes évacués dans la réflexion actuelle sur l'implantation des points d'arrêt.

Au total, la politique menée par la S.N.C.F., qui suit une logique essentiellement financière, conduit logiquement à une désaffection des transports collectifs en correspondance. Les obstacles à une correction de cette politique dans une optique d'aménagement du territoire régional sont essentiellement d'ordre financier : il faut consentir un investissement lourd à la rentabilité incertaine. On peut légitimement se demander si la solution retenue est la meilleure comme le prétend la S.N.C.F.

III. Pourrait-on faire autrement ?

La construction de lignes nouvelles étant désormais en voie de généralisation en Europe, il est pertinent d'étudier ce que font nos voisins en matière d'insertion des infrastructures nouvelles dans le réseau existant. Mais on pourra également constater que certains partis d'implantation retenus sur le réseau français constituent partiellement une réponse à cette interrogation.

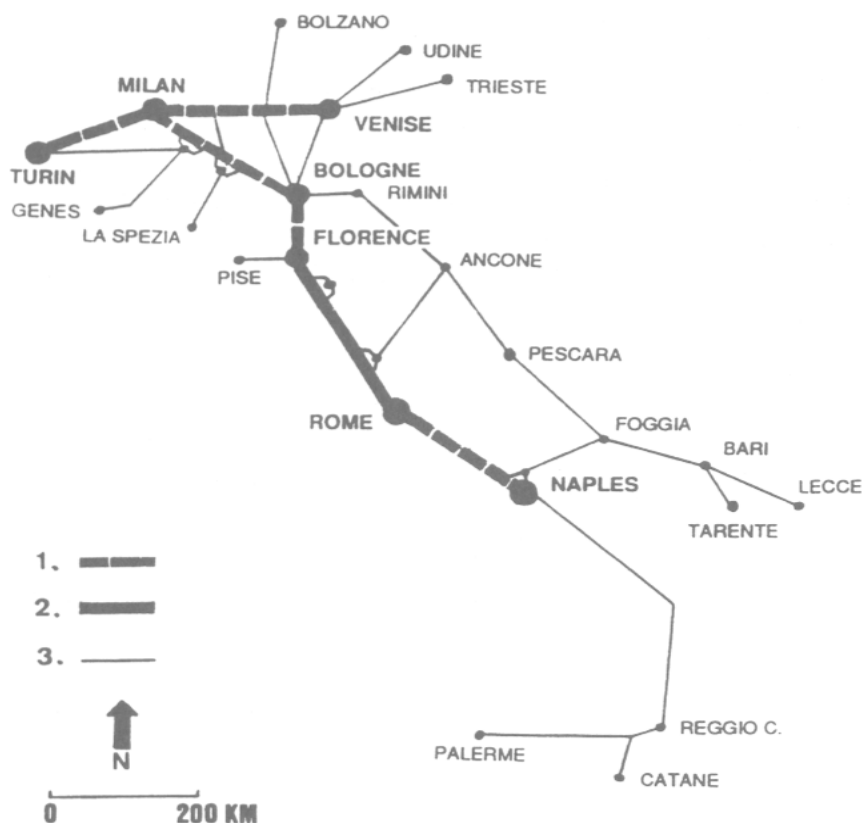


Fig. 2. — LES LIGNES NOUVELLES ITALIENNES, ARMATURE D'UN RÉSEAU MODERNISÉ.

1. Ligne nouvelle prévue
2. « Direttissima » en service
3. Ligne classique affluente en voie de modernisation.

A. *Le cas italien (fig. 2)*

L'Italie s'est lancée dans la construction d'infrastructures nouvelles à grande vitesse vers 1970 avec la « Direttissima » Rome-Florence, ultime solution pour désengorger l'une des lignes les plus chargées et les moins perfectibles du réseau des *Ferrovie dello Stato*. Cette ligne nouvelle de 254 km, réalisée par petits tronçons, est destinée à être parcourue à la fois par des trains à grande vitesse à 250 km/h, des trains classiques à 200 km/h et des trains de fret à grand parcours.

Les concepteurs de la « Direttissima » ont voulu que celle-ci soit bien intégrée dans le système ferroviaire italien. Pour cela, ils ont prévu huit points de raccordement entre celle-ci et la ligne classique qu'elle double sur toute sa longueur, soit en moyenne une connexion tous les 30-35 km. Ainsi, les convois pourront sortir pour desservir des gares intermédiaires, ou n'effectuer que des parcours partiels sur ligne nouvelle.

Cette conception a été reprise pour l'élaboration d'un réseau plus étoffé de lignes à grande vitesse en 1986 : les villes en situation intermédiaire seront soit desservies par des raccordements (Piacenza, Cre-

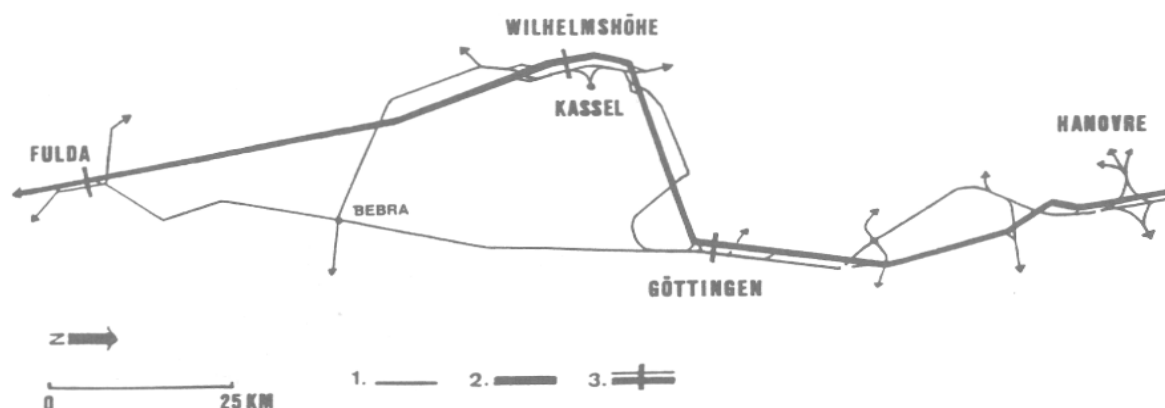


Fig. 3. — LE TRONÇON HANOVRE-FULDA DE LA LIGNE NOUVELLE ALLEMANDE HANOVRE-WÜRZBURG : DE NOMBREUSES CONNEXIONS AVEC LE RÉSEAU CLASSIQUE.

1. Ligne classique
2. Ligne nouvelle à grande vitesse
3. Infrastructures jumelées et gare commune I.C.E.-trains classiques.

mone, Parme et Modène par exemple sur Milan-Bologne), soit traversées par les infrastructures nouvelles au prix d'importants travaux d'adaptation (Treviglio, Brescia, Padoue sur Milan-Venise).

Par ailleurs, une opération de modernisation des lignes classiques affluentes afin de créer un effet de réseau a été entreprise (Plans « régulateur » et « intégratif » — comme son nom l'indique !) pour la somme colossale de 75 000 milliards de lires (1986) sur dix ans, à comparer aux 20 000 milliards de lires (1988) que coûteront les infrastructures nouvelles.

On ne peut guère de ce fait reprocher aux Italiens de négliger les liaisons entre réseau à grande vitesse et réseau classique : l'imbrication entre les deux est constante.

B. Le cas allemand (fig. 3)

Une étude rapide des cartes du réseau ferré à grande vitesse en cours de constitution montre qu'aucune gare sur ligne nouvelle sans correspondance avec le réseau classique n'est prévue pour l'instant. En contrepartie, les raccordements avec le réseau existant sont très nombreux, de façon à permettre l'emprunt des lignes nouvelles par tronçons, et une diversification maximale des missions des trains.

Pour permettre certains de ces raccordements, il a été parfois nécessaire de remanier considérablement les tracés de certaines lignes classiques, comme à Vaihingen, sur la ligne Stuttgart-Mannheim, où une gare de correspondance a été construite au prix du détournement d'une ligne existante.

Cette politique plus coûteuse que celle menée en France (mais l'État outre-Rhin trouve normal de payer le prix d'une connectivité optimale) est aussi justifiée par la polyvalence des lignes nouvelles qui acheminent

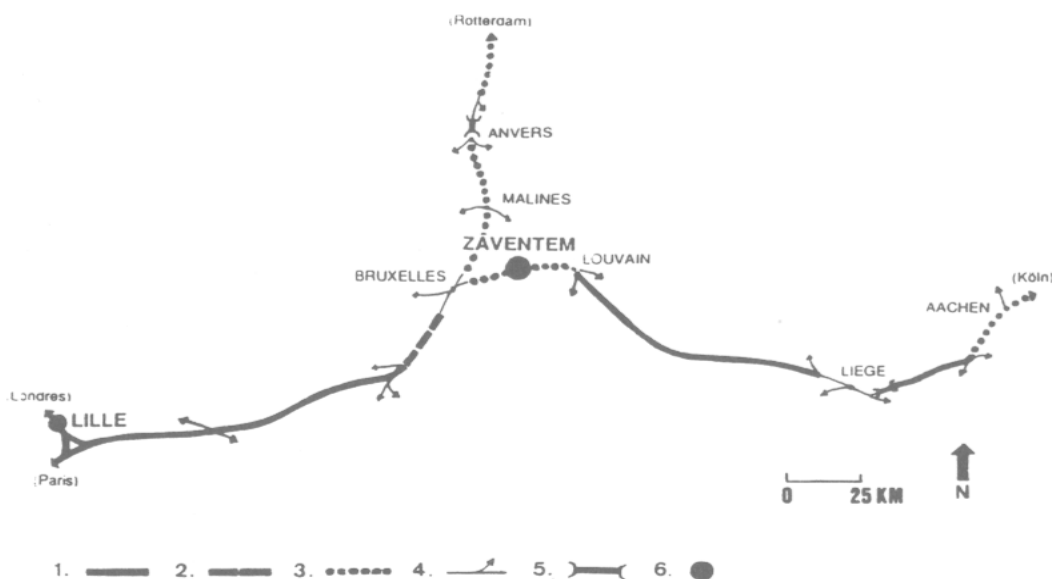


Fig. 4. — LES LIGNES SUR LESQUELLES CIRCULERONT LES T.G.V. EN BELGIQUE : LA GRANDE VITESSE AU CŒUR DES VILLES.

1. Ligne nouvelle à grande vitesse
2. Ligne nouvelle jumelée à des infrastructures classiques
3. Ligne classique modernisée (Vmax : 160 à 200 km/h)
4. Ligne classique et principaux raccordements
5. Tunnel à créer
6. Gare nouvelle

des voyageurs le jour et du fret la nuit. Mais il faut surtout noter que les gares préexistantes sont desservies, même si cela se fait au prix d'un ralentissement, voire d'un rebroussement (cas des trains desservant Kassel Hbf.), et que les gares sur ligne nouvelle sont communes avec des infrastructures classiques. La gare-bis à la française n'a pas d'équivalent en Allemagne.

C. Le cas belge (fig. 4)

La Belgique a longtemps tergiversé, faute de consensus entre les collectivités concernées, avant d'arrêter le tracé sur son territoire des lignes à grande vitesse Lille-Bruxelles-Amsterdam/Cologne, courant 1990.

On notera que l'option retenue consiste à amener les trains à grande vitesse au cœur des villes, même si cela nécessite des travaux considérables comme les tunnels prévus sous Anvers et sous Liège. Une seule gare nouvelle, de type gare-pôle d'échange est prévue à l'aéroport de Bruxelles-Zaventem.

La desserte de Bruxelles était prévue à l'origine par la gare actuelle du Midi, profondément remaniée. Mais, les chemins de fer belges n'étant pas les seuls intervenants et l'accord des autres parties semblant difficile à obtenir, le choix s'est désormais porté sur la gare de Schaerbeek, située quelques kilomètres au nord-ouest du centre ville, mais

offrant de bonnes correspondances que renforcera dans quelques années un Réseau Express Régional bruxellois.

Les raccordements avec le réseau classique sont nombreux, et ce d'autant plus que trois sections sont en fait des lignes existantes aménagées pour la grande vitesse (Hal-Bruxelles, Bruxelles-Anvers et Bruxelles-Louvain). Ces sections reconstruites constitueront par ailleurs une partie des axes majeurs sur lesquels les chemins de fer belges veulent s'appuyer pour améliorer de façon significative les relations ferroviaires intérieures (Plan « Star 21 »). L'effort consenti n'est pas négligeable : lignes nouvelles, sections reconstruites ou améliorées, investissements de capacité et électrifications complémentaires coûteront l'équivalent de 46 milliards de francs français sur trente ans, somme qu'il faut rapporter à la taille du réseau (3 479 km de lignes au total, soit deux fois la longueur du réseau ferré de l'Ile-de-France).

D. Peut-on éviter des gares sur ligne nouvelle ?

L'idéal serait en effet, suivant en cela les exemples évoqués plus haut, d'éviter au maximum le recours aux gares nouvelles, dont nous avons montré les difficultés de connexion avec le réseau classique.

Dans nombre de cas (Montpellier, Nîmes, Avignon, Valence, Dijon, Besançon, Belfort, Reims, Amiens par barreau complémentaire, Laval), la desserte des gares actuelles pour les T.G.V. devant s'y arrêter peut s'effectuer sans pertes de temps inacceptables, les bretelles de raccordement pouvant se situer relativement près du point d'arrêt. C'est déjà ce qui se fait à Tours et ce qui est prévu au Mans : les T.G.V. directs continuent sur la ligne nouvelle et les convois devant marquer un arrêt en sortent pour quelques kilomètres. Une desserte par section un peu à l'image de ce qui se fait en banlieue peut être envisagée pour que le nombre de sorties sur lignes classiques soit limité. Ainsi, tous les voyageurs se rendant dans ces villes seraient traités de la même façon, même si cela se fait au prix de quelques minutes de trajet en plus (mais a-t-on chiffré le temps perdu en rabattement sur gare-bis à partir des centres villes ?).

Il existe cependant des cas où une gare sur ligne nouvelle ne peut être évitée. Nous avons déjà envisagé les gares de désenclavement dans la mesure où les infrastructures nouvelles ne suivent pas un couloir déjà équipé, et les gares-pôles d'échanges dont l'implantation est amplement justifiée. Mais il faut y ajouter les gares desservant une paire voire un groupe de villes séparées par des distances appréciables (plusieurs dizaines de kilomètres) : les T.G.V. allant au-delà ne peuvent se permettre un détour cette fois-ci coûteux en temps, et ne peuvent desservir en même temps toutes les villes du groupe. Les gares Picarde et Lorraine sont dans ce cas. Mais ce n'est pas une raison pour ignorer les infrastructures ferroviaires qui passent à proximité.

Les gares nouvelles en périphérie : une spécialité française

Voici, représentées schématiquement, les différentes manières de desservir une ville en situation intermédiaire, à partir d'une ligne nouvelle à grande vitesse. On remarquera que, hormis la S.N.C.F., tous les autres réseaux s'efforcent d'une façon ou d'une autre de desservir systématiquement le centre, et ce parfois au prix de restructurations de grande ampleur (cas n° 4 notamment). La France se singularise également par le nombre d'options retenues sur un même réseau (quatre au total).

1. Indifférence vis-à-vis du réseau classique ; gare de désenclavement en périphérie.

FRANCE : Le Creusot, Vendôme, gare Lorraine, Aix, gare Varoise, etc.

2. Contournement avec gare-bis

FRANCE : Mâcon, Besançon, Boves, Montpellier, Nîmes, Laval, etc.

3. Contournement sans gare-bis

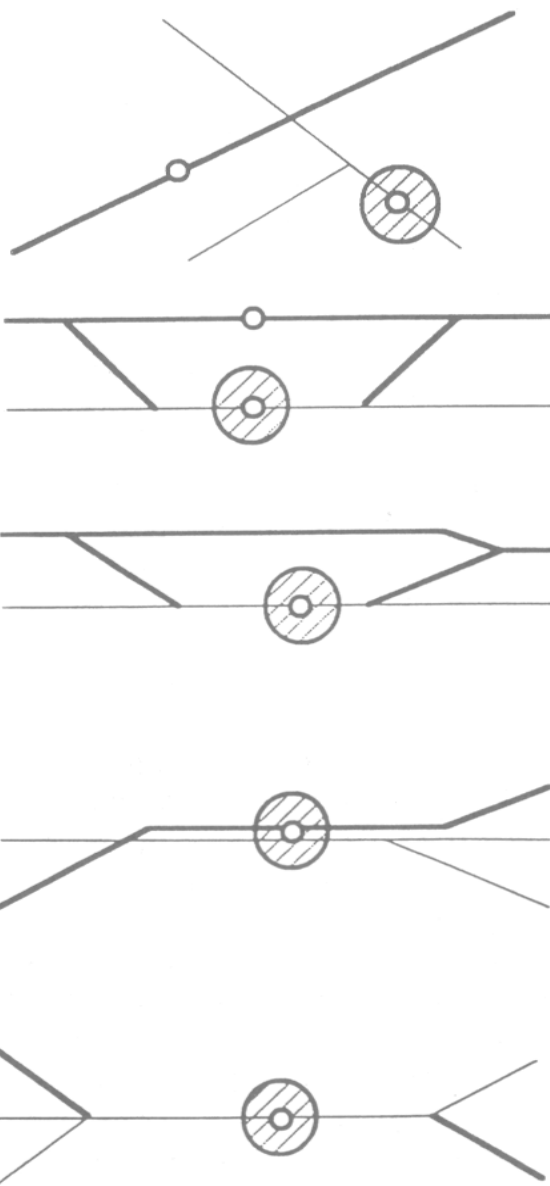
FRANCE : Tours, Le Mans.
ITALIE : Arezzo, Chiusi, Orvieto, Orte, Parme, Modène, etc.




4. Jumelage en traversée d'agglomération des infrastructures classiques et nouvelles

FRANCE : Lille (partiellement).
ESPAGNE : Ciudad Real, Cordoue, Séville.
ITALIE : Brescia, Padoue.
R.F.A. : Göttingen, Fulda, Kassel (Wilhelmshöhe).
BELGIQUE : Louvain.

5. Interruption de la ligne nouvelle pour la traversée d'agglomérations

BELGIQUE : Bruxelles, Liège, Anvers.



 - Ligne nouvelle à grande vitesse
 - Ligne classique.  - Gare

Conclusion

Le recours quasi systématique aux gares sur ligne nouvelle obéit à la logique d'entreprise de la S.N.C.F., et découle de l'expérience des gares intermédiaires du T.G.V. Sud-Est. Il sous-entend de surcroît que le train à grande vitesse doit être considéré comme un mode autonome sans rapport avec le chemin de fer classique.

Les promoteurs de cette conception du T.G.V. semblent de plus oublier que son intérêt premier est la desserte des centres villes. Pourquoi s'acharner à lui conférer le plus grand handicap de son principal concurrent, l'avion, à savoir une accessibilité difficile des points d'entrée sur le réseau ? La gare nouvelle devrait rester une exception et être dans tous les cas un pôle d'échanges permettant une large diffusion dans le plus grand nombre de directions possibles, en exploitant le maximum de synergies avec le réseau ferré existant.