

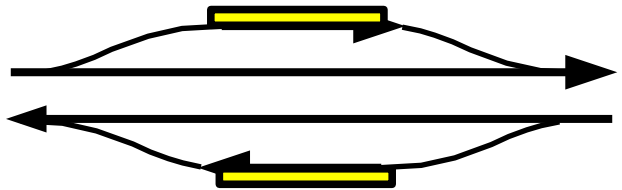
LES GARES TGV POUR VILLES MOYENNES

Les politiques locaux présentent une fascination pour les gares TGV. Elles sont parées de toutes les vertus, et permettront, ils en sont persuadés, de développer et de désenclaver leur territoire. Le but de ce document est de présenter une étude certes partielle, et d'aucuns diront partielle, des réalisations actuelles. Toutefois nous avons essayé de nous baser sur des documents officiels, des articles de journaux, et des informations glanées auprès d'institutionnels, ou sur la toile ¹.

Nous pouvons regrouper les gares suivant trois modèles de bases :

- La gare de centre ville neuve ou rénoverée
- La gare excentrée ("exurbanisée") connectée au réseau TER
- La gare excentrée ("exurbanisée") isolée ou gare des betteraves

La gare TGV est une gare spéciale ; contrairement aux anciennes gares, un TGV doit pouvoir traverser la gare à pleine vitesse. A part les gares de grandes villes à taille Européenne, la configuration est toujours la même. C'est une gare en ligne droite, elle comprend



4 voies. Deux voies centrales permettent le passage des trains sans arrêt, les quais de 500 m se trouvent en dérivation de part et d'autre. Les voies en dérivation sont suffisamment longues pour pouvoir servir de voie d'évitement permettant de doubler des trains plus lents. A Mont de Marsan, si la gare se fait, nous pouvons penser que au minimum 7 à 9 trains passeront à travers la gare à 320 km/h chaque jour, de 3 à 5 s'y arrêteront 1 à 2 minutes. Un arrêt en gare intermédiaire en rase campagne fait perdre 7 minutes, un arrêt intermédiaire en centre ville entre 15 et 25 minutes. La grande partie de la perte de temps se trouve dans les ralentissements et les accélérations, le passage en ville beaucoup plus lent. Le TGV, pour être efficace, doit rouler vite et longtemps. Il a donc intérêt à réduire la fréquence des arrêts (200 à 400km), et le faire dans des gares construites sur les lignes nouvelles au milieu de nulle part. Par contre il y a une balance, des villes intermédiaires peuvent permettre, si elles ont un bassin de population suffisant, d'améliorer le taux de remplissage. Un TGV, c'est 400 places, et le taux de remplissage doit être environ de 80%. Des gares intermédiaires sont donc intéressantes lorsqu'elles regroupent un bassin de population de 100 000 personnes, et sont à une distance inférieure à 1 heure de la capitale, voir moins d'une métropole européenne. L'effectif minimum moyen en passagers par train et par jour ouvrable semble être de 30, avec une fréquence minimum de 3 à 4 TGV A/R par jour. Soit une population d'environ 60 000 à 80 000 personnes par an prenant le TGV à cette gare. Ces données sont issues d'informations disponibles sur le net. Il semblerait que la plus grande opacité soit maintenue sur les chiffres.

C'est maintenant une chose admise, le TGV est destiné aux villes de taille européenne ². Il permet le développement de quartiers d'affaires, en centre ville, orienté vers le tertiaire de haut de gamme composé de bureaux d'études ou de cabinets de

¹http://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_nouvelles_gares_sur_lignes_%C3%A0_grande_vitesse_en_France

conseils, d'expertises... de gens à mobilité importante défini par la SNCF comme "l'élite circulatoire"... Examinons ce qui se passe sur les gares excentrées. Nous avons vu qu'il existe deux familles de gares excentrées ou "exhurbanisées". Riches de l'expérience acquise, les pouvoirs politiques ont pris la sage décision qu'il n'y en aurait pas sur le trajet Tours - Bordeaux. Il y en aurait éventuellement une à Mont de Marsan, et Agen, une vraisemblable à Montauban. Les projets de ces trois gares seront du type non connectées. C'est la plus mauvaise configuration possible. Leurs possibilités d'accueil sont limitées aux TGV, elles ne jouent pas un rôle de drainage de passagers sur une grande zone géographique, par une interconnexion avec un maillage TER fin. Elles ne seront que des haltes pour TGV. Nous pouvons comparer ces gares avec celles de Haute Picardie dite des betteraves (bassin de 177 000 hab), de Meuse (55 000 hab), Mâcon (100 000), Creusot Monchanin (30 000), Vendôme Villiers sur Loir (65 000 hab).

L'exemple de la gare de Vendôme-Villiers sur Loir (TGV Atlantique) est sur ce point édifiant. Voulu avec force par les Vendômois et arrachée à la SNCF, qui n'y tenait guère, mais qui y a trouvé le moyen de mieux remplir ses TGV « courts courriers » que sont les Paris-Tours en 1 heure, la station a été largement financée par les collectivités locales. Énorme volonté politique locale et forte mobilisation au départ : une centaine d'élus locaux groupés dans un SIVU et une SEM pour le développement du Vendômois ont fait un « pari sur l'avenir », comme il était écrit dans les brochures de l'époque (1990), et envisagé un superbe parc technologique entre gare TGV et ville, sur 40 ha au milieu de boisements de qualité. Quinze ans plus tard, il y a bien une gare sur le parc (boisé), mais c'est une gare sans le parc (technologique) ! Le pari était des plus risqués, la gare fonctionne avec des flots de voyageurs, qui sont avant tout des navetteurs sur Paris (40 minutes de Paris NDLR), mais l'impact économique sur le site est des plus faibles...

...En réalité, l'implantation d'unités de production, essentiellement légères, ou de services tertiaires ne peut se faire que dans un environnement économique favorable, quand il existe des structures de recherche et développement assez importantes, quand on dispose d'un réservoir de main-d'oeuvre qualifiée, quand on peut offrir des conditions de vie exceptionnelles (soleil, cadre paysager maritime ou montagnard, large gamme de pratiques de sports et loisirs originaux). Ces conditions n'étaient pas remplies dans la plupart des sites de gares nouvelles TGV de plein champ. Avec le temps, cependant (27 ans depuis l'ouverture de la LGV Paris-Lyon), les zones d'activités proches des gares TGV se remplissent peu à peu, mais il s'agit soit de disponibilités foncières que l'on utilise à retardement, soit d'effets autoroutiers, la proximité d'une sortie d'autoroute ou d'un carrefour routier favorisant les implantations d'ensembles logistiques (cf. TGV Haute Picardie).¹ Quelle sera la durabilité de ces ensembles logistiques avec les deux ruptures de l'évolution prévues (fin du pétrole bon marché, et lutte contre l'effet de serre) ?

Les gares nouvelles en site propre ont-elles toujours le vent en poupe ?

Quand le pouvoir politique local est fort, les gares restent au centre-ville. Dès qu'il est faible, il y a des gares nouvelles. Les élus se battant pour le rayonnement de leur ville imposent à la

² Voir les nombreux rapports de la cour des comptes, du Conseil économique et social, FNAUT, travaux universitaires...

¹<http://www.fnaut.asso.fr/index.php/toute-actualite/40-dossiers-debats/91-gares-nouvelles-tgv.html> (extraits).

Ainsi que : http://www.cafe-geo.net/article.php?id_article=1626

SNCF, comme aujourd'hui à Rouen, de faire passer le TGV en ville. A Bordeaux, la gare historique va booster la cité. Il y a de plus en plus d'exemples très réussis qui le montrent : Lille, Marseille Saint-Charles, Lyon Pardieu... En revanche, il n'y a aucun exemple de gare nouvelle qui soit une réussite. Car à quoi sert de faire rouler des trains à 300 km/h pour les faire arrêter nulle part ? ¹ annonce Dominique MUSSLIN, Vice président des Urbanistes de France.

Les lignes TGV sont aujourd'hui choisies en fonction de la rentabilité des investissements....
Remarque : seule la ligne Paris-Lyon a été rentabilisée en moins de 10 ans par la SNCF. Aujourd'hui, toutes les lignes nouvelles sont déficitaires, et les projets sont financés par l'Etat, l'UE et les collectivités territoriales. La mixité associant le fret permet par ailleurs d'augmenter les recettes....

...Les « gares betteraves » comme certains les qualifient permettent donc de desservir le territoire sans trop pénaliser le TGV, qui ne s'arrête dès lors que dans les très grandes agglomérations. Elles présentent cependant l'inconvénient d'engendrer des déplacements terminaux souvent très pénalisants pour les usagers et font perdre au train une partie de son intérêt (desserte des quartiers denses et centraux contrairement à l'avion). L'articulation avec le TER doit être pensée en amont du projet : condition indispensable à l'implantation d'une gare TGV en périphérie. ² Déclare Laurent Chapelon, Chercheur, directeur du département de géographie-aménagement de l'université P. Valéry Montpellier III

Nous pourrions également citer les travaux de Jean Paul LABORIE, et surtout Jean MARIEU, de l'université de Bordeaux. Ce dernier a étudié l'évolution de la vallée de la Garonne entre Marmande et Agen. Il a fait part de sa vive inquiétude lors de la réunion de Mont de Marsan sur le devenir des Interlands Landais et Lot et Garonnais. Il nous a montré la dévitalisation de la vallée de la Garonne par la problématique agricole associé à l'arrivée de l'autoroute. Pour lui, cette dévitalisation va être accélérée par l'arrivée de la LGV.

Pour Mme Clarisse SCHREINER, directrice des études de l'agence d'urbanisme de Toulouse, la création d'une gare excentrée à Montauban sur une ZAC à moins de 40 km de Toulouse court de grands risques face aux 49 années de ZAC disponibles sur l'agglomération Toulousaine.

De Même, pour Mont de Marsan, que pèsera une ZAC avec gare TGV, face à l'OIN Euratlantique de 780 ha de Bordeaux St JEAN ? Cette opération prévoit de construire autour de la gare Saint-Jean quelque 15 000 logements, plus de 450 000 mètres carrés de bureaux, des hôtels, des commerces, des établissements de santé, des écoles...

L'auteur laisse le lecteur libre de conclure par lui même sur l'intérêt de ces gares.

Pour Les amis de la terre,
Pour Attac Lande Côte Sud
R. LEGROS

¹<http://www.midilibre.com/articles/2009/11/28/NIMES-Dominique-Musslin-Vice-president-des-urbanistes-de-France-1014959.php5>.

²http://www.cafe-geo.net/article.php?id_article=1626