

**TRANSPORTS ET  
AMENAGEMENT**

# SCHÉMA DIRECTEUR DES LIAISONS FERROVIAIRES A GRANDE VITESSE ET ENJEUX D'AMÉNAGEMENT

*Avis et préconisations  
des Directions Régionales  
et des Services de l'Équipement*

RAPPORT  
AU MINISTRE



CDAT  
8752



**Ministère de l'Équipement,  
du Logement, des Transports et de la Mer**  
Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme  
Direction des Transports Terrestres

AVRIL 1991

**MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS  
ET DE LA MER**

**Direction de l'Architecture  
et de l'Urbanisme**

**Direction des Transports  
Terrestres**

**DAU/AN N° 91 048**

**PARIS LA DEFENSE LE 02/05/91**

**EXERCICE T.G.V. - VILLES ET TERRITOIRES**

Présentation à M. le Ministre de l'Equipement, du Logement, des Transports et de la Mer, de la synthèse des avis et préconisations des D.R.E. relatifs à l'impact sur l'aménagement et les transports des lignes ferroviaires à grande vitesse inscrites au projet de schéma.

-----

Appelés en juillet dernier, par une circulaire que nous leur avons adressée conjointement, à mener une réflexion interne à l'administration sur les effets du projet de schéma directeur des lignes ferroviaires à grande vitesse dans les domaines des transports, de l'aménagement régional et du développement urbain, les directeurs régionaux de l'Equipement nous ont adressé un rapport d'étape à la fin de l'année dernière.

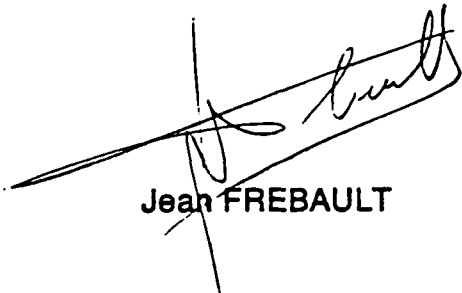
Le présent document que nous avons l'honneur de vous remettre constitue une synthèse de ces rapports, qui sont par ailleurs chacun résumés dans une note figurant en annexe.

- Il convient de l'assortir des commentaires suivants :

1. Un tel exercice montre l'aptitude du réseau des services extérieurs du ministère de l'Equipement - en l'occurrence les D.R.E., appuyés localement par les D.D.E. et les agences d'urbanisme - à éclairer les grands enjeux d'aménagement national grâce à une approche territoriale ferme et pertinente.

2. Les réflexions des D.R.E. portent à la fois sur les transports, l'aménagement, l'urbanisme et leur interdépendance. Les orientations qu'ils attendent pour la mise en oeuvre du schéma auront à affirmer ce caractère transversal qui fait une spécificité du ministère de l'Equipement.
3. A côté des avis des instances officielles consultées, la D.T.T. a retiré des préconisations des D.R.E. des indications et des arguments pour la mise au point locale du projet de schéma.
4. Unanimes pour constater à travers la structure largement radiale du réseau l'avantage de l'Île-de-France, les D.R.E. se partagent pour refléter la confirmation des déséquilibres du territoire national. Dans la moitié est, ils mettent l'accent sur le maillage, et les connexions internationales. A l'ouest, ils prennent acte des radiales, demandent leur extension et souhaitent des transversales. Au centre, plus précisément dans le Massif Central que le T.G.V. contournera, ils suggèrent les raccordements les plus souhaitables.
5. Lorsque le projet de schéma présentait des alternatives (liaisons Rhin-Rhône, T.G.V. Centre), les D.R.E. sont en général restés partagés et ont développé un argumentaire favorable à leur région.
6. Les effets du T.G.V. sur les villes et les territoires ont fait l'objet d'une première approche, conformément à la commande passée. Les problèmes soulevés montrent la nécessité d'engager des études approfondies sur l'organisation régionale des transports, le fonctionnement urbain régional, la transformation du quartier des gares existantes, la desserte et l'aménagement des gares nouvelles. Dans ces domaines localement importants, auxquels leur répétition sur l'ensemble du territoire confère un caractère d'enjeu national, il convient que la mobilisation des services de l'Equipement se développe, pour les mettre en mesure de faire valoir au nom de l'Etat les intérêts généraux de la gestion de l'espace dont est porteur notre ministère.

Le Directeur de l'Architecture  
et de l'Urbanisme



Jean FREBAULT

Le Directeur des Transports  
Terrestres



Claude GRESSIER

## **SOMMAIRE**

<b>INTRODUCTION</b>	<b>p. 3</b>
<b>I. OBSERVATIONS SUR LES LIAISONS</b>	<b>p. 5</b>
1.1. L'architecture du réseau	<b>p. 5</b>
1.2. Les relations internationales	<b>p.14</b>
<b>II. OBSERVATIONS SUR LES GARES</b>	<b>p.17</b>
<b>III. EXAMEN DES CONSEQUENCES ET PROPOSITIONS DE MESURES D'ACCOMPAGNEMENT</b>	<b>p.20</b>
3.1. Les villes et territoires non desservis	<b>p.20</b>
3.2. Le réseau ferroviaire classique	<b>p.22</b>
3.3. Les relations T.G.V./avion	<b>p.22</b>
<b>CONCLUSION</b>	<b>p.24</b>

## **LA MISSION**

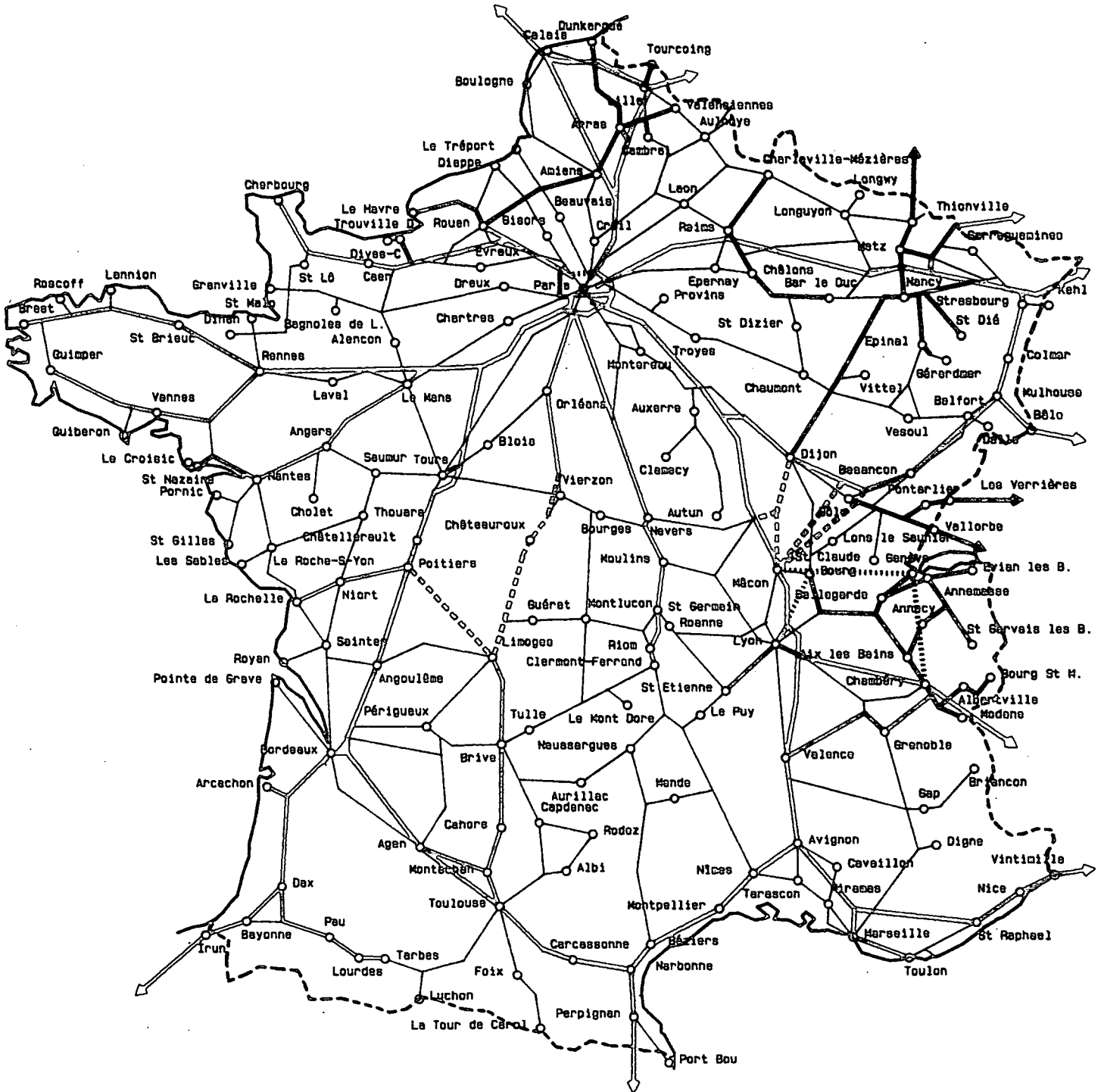
A la demande du Directeur de l'architecture et de l'urbanisme (DAU) et du Directeur des transports terrestres (DTT), les directeurs régionaux de l'Équipement se sont mobilisés au cours du second semestre de 1990 pour conduire une réflexion interne à l'administration sur le projet de schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse et les orientations des politiques d'aménagement et d'urbanisme qui y sont liées. Cette réflexion a associé les DDE, les agences d'urbanisme et selon les cas d'autres services administratifs (DRAE, préfectures, etc...).

Ils ont au mois de novembre dernier produit des rapports rendant compte de leurs démarches. Leurs contributions apportent un éclairage technique précieux sur l'impact territorial majeur qu'aura le réseau TGV, dans tous les domaines. Elles sont riches d'avis et de propositions dans le champ des transports, de l'aménagement, de l'urbanisme, et de l'environnement et attestent de l'aptitude du réseau des DRE à amorcer et nourrir une dynamique positive et féconde tant au niveau régional qu'au niveau national.

Dans la perspective de l'approbation prochaine du schéma directeur national, il est apparu souhaitable de faire une **synthèse des avis et propositions**, en restant à l'échelle de ce projet d'ensemble.

Tel est l'objet du présent rapport qui traitera successivement des **liaisons à assurer, des gares, et des conséquences et propositions de mesures d'accompagnement**.

# PROJET DE SCHEMA DIRECTEUR NATIONAL DES LIAISONS FERROVIAIRES A GRANDE VITESSE



- Lignes nouvelles ( - - - - Itinéraire non arrêté)
- ==== Lignes existantes aménagées
- ==== Lignes existantes empruntées par les trains à grande vitesse
- Autres lignes existantes empruntées par les trains rapides et express
- ..... Dessertes en cours d'étude

## LES LIAISONS

### I. OBSERVATIONS SUR LES LIAISONS

#### 1.1. L'architecture du réseau

Les analyses et recommandations des DRE concernant l'architecture du réseau TGV peuvent être regroupées en trois thèmes : la conception d'ensemble, les transversales, les extensions demandées.

##### 1.1.1. La conception d'ensemble.

###### a. Observations générales

Une structure très radiale centrée sur l'Île de France

Les DRE constatent la structure très radiale du futur réseau TGV centré sur l'Île de France. Ils mettent en relief deux éléments positifs :

- L'interconnexion en Île de France, d'une part (à condition qu'elle soit complète), notamment la desserte de l'aéroport Charles de Gaulle, permettant les relations province-province sans changement de gares à Paris.

- Les connexions prévues avec le réseau européen d'autre part.

Les régions de l'ouest sont frustrées d'une structure qui accroît leur gravitation dans l'orbite parisienne sans favoriser l'ouverture sur d'autres régions

Les observations sur la conception d'ensemble du réseau font apparaître schématiquement un partage des DRE entre l'Est et l'Ouest. Certains DRE (Nord-Pas de Calais, Alsace, Rhône-Alpes) notent que leur région, où existera "un système d'interconnexion" sont favorisées par une ouverture nationale et internationale forte. D'autres (Pays de la Loire, Bretagne, Centre, Haute et Basse Normandies) critiquent la structure "en doigt de gant" centrée sur l'Île de France et déplorent le manque de transversales permettant l'ouverture de leurs régions au plan des liaisons interrégionales et internationales.

Respecter l'environnement

Les DRE abordent dans tous les rapports les conséquences des tracés sur l'environnement, auquel est apporté une attention d'autant plus grande que les DRAE ont pris part aux réflexions.

Anticiper les fuseaux de passage dans la planification spatiale

La réalisation des lignes nouvelles soulève des problèmes d'urbanisme lorsqu'elles ont à s'insérer en zone urbaine ou dans des zones de paysages remarquables comme en Ile de France, en Alsace, en Aquitaine ou en Provence. Une approche de l'étude des tracés, globale et très en amont est souhaitée, en particulier dans les zones sensibles pour permettre la réservation des fuseaux de passage, indispensables à la réalisation des projets ainsi qu'à leur prise en compte dans la planification spatiale.

## **b. Alternatives**

Des zones de choix alternatifs

L'examen comparatif des rapports des DRE révèle que les secteurs où le projet de schéma fait figurer des "itinéraires non arrêtés" constituent des "zones à problèmes" dont la desserte TGV peut être réalisée suivant différents tracés sur lesquels les avis divergent. Il s'agit de la desserte par le Nord du Massif Central, de la jonction du TGV Sud-Est et du TGV Rhin-Rhône, des accès à la Suisse et de la jonction du TGV Normandie à Roissy.

### **b.1. Desserte du Massif Central.**

"Y" renversé...

- Le DRE Centre propose le tracé en "Y de Vierzon", et la suppression de Paris - Nevers et Limoges - Poitiers.

ou...

Poitiers Limoges

- La DRE Poitou-Charentes préconise le choix de la desserte de Limoges depuis Poitiers.

ou...

deux radiales directes...

- Le DRE Limousin examine successivement les avantages et les inconvénients de trois dessertes possibles de Limoges. Il note que la solution Nord-Sud concentre dans un même corridor 2 axes puissants (l'autoroute A20, le TGV) au détriment de l'ouverture du Massif Central vers la façade atlantique qui relève d'une stratégie "aménagement du territoire" non encore étudiée. Il souhaite donc que le choix entre ces deux options puisse rester ouvert quelques années encore.

Paris Limoges...

et Paris Clermont Ferrand

- Le DRE Bourgogne préconise la liaison directe Paris-Nevers pour le TGV Auvergne.

ou transversale Clermont Ferrand Montchanin

- Le DRE Auvergne envisage des scénarios, bâtis sur deux logiques différentes, celle de la rentabilité économique et celle de l'aménagement du territoire :

- . le TGV du schéma,
- . les liaisons type Y inversé,
- . un projet Clermont Ferrand-Montchanin.

- Enfin le DRE Midi-Pyrénées évoque la difficulté de desserte et de traversée du Massif Central.



## **b.2. Jonction TGV Sud Est et TGV Rhin-Rhône.**

Desserte de  
Dijon...

- Le DRE Bourgogne préconise le choix d'une option de tracé desservant effectivement Dijon et la Bourgogne (gare à Dijon ?).

ou...

- Le DRE Franche-Comté indique "l'intérêt de l'adoption d'une branche Sud laissant ouverte la recherche ultérieure de tracés plus précis entre Dôle et Dijon". (gare à Dôle, à Dijon, entre les deux ?).

tracé direct

- Le DRE Rhône-Alpes indique sa préférence pour la liaison la plus directe possible.

## **b.3. Accès à la Suisse. (voir page 14)**

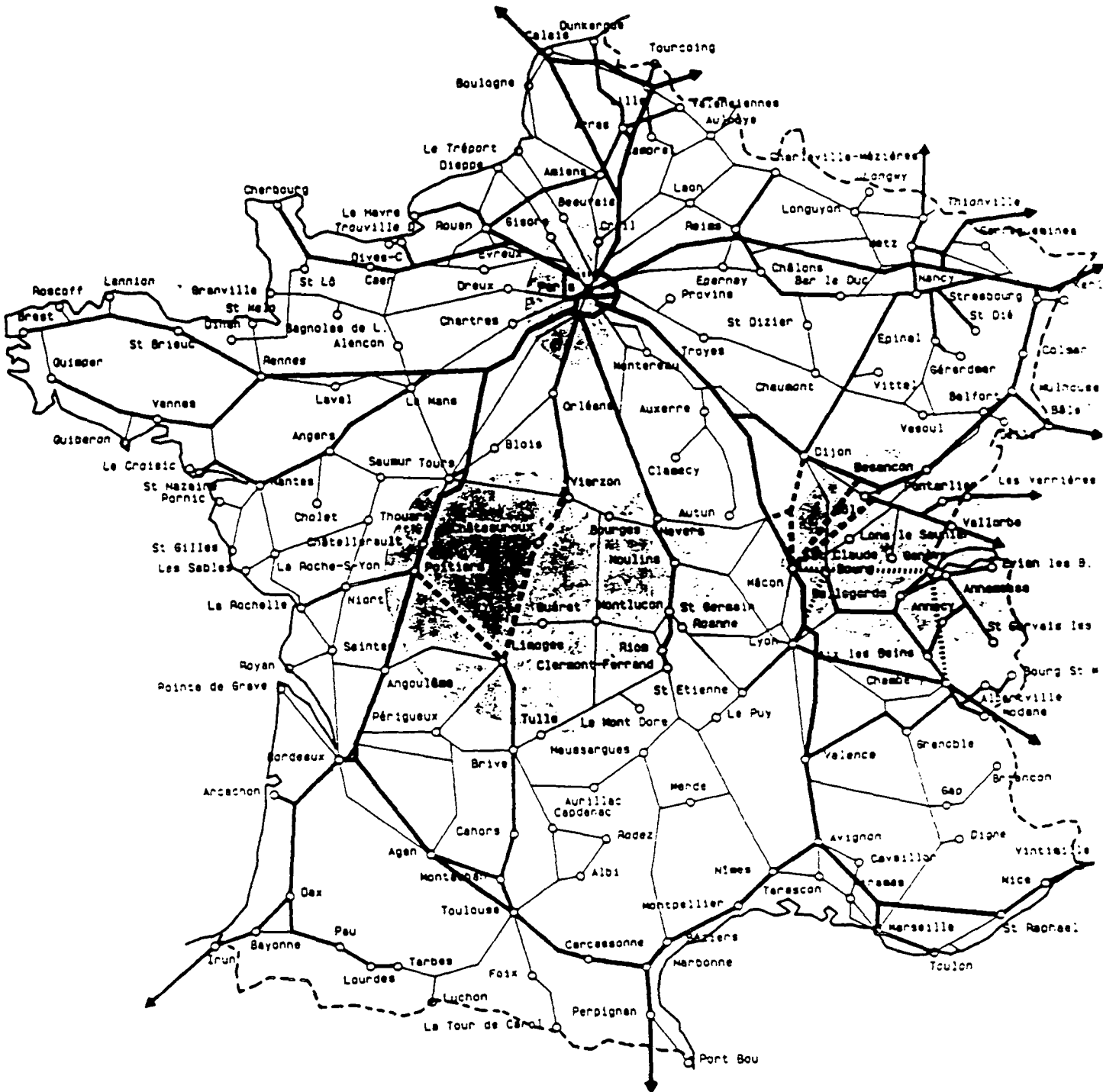
## **b.4. Jonction du TGV Normandie à Roissy.**

intérêt mais...

- Le DRE de Haute-Normandie et le DRE de Basse-Normandie demandent un accès direct du TGV Normandie à Roissy contournant PARIS par le Nord.

problèmes  
d'insertion

- Le DRE de l'Île-de-France souligne la difficulté importante de l'intégration de ce projet dans le site.



CHOIX DES LIAISONS

PROBLEMES NON RESOLUS

- DESSERTE DU MASSIF CENTRAL
- LIAISON RHIN-RHONE
- ACCES A GENEVE
- LIAISON NORMANDIE AEROPORT CHARLES DE GAULLE

### 1.1.2. Les transversales. (cf. schéma joint)

#### Les transversales stratégiques

Les DRE insistent sur le caractère stratégique de trois grandes liaisons transversales inscrites au projet de schéma TGV :

. le TGV "Grand Sud" Bordeaux - Toulouse - Montpellier - Avignon - Nice : projet qui suppose la réalisation du barreau d'Avignon.

. le TGV "Rhin-Rhône" permettant les liaisons TGV entre l'Allemagne et l'Espagne via Lyon et le couloir rhodanien.

. la liaison TGV Luxembourg - Lyon, via Metz, Nancy et Dijon, pour laquelle un aménagement de la ligne existante est souhaitée.

#### Les transversales complémentaires

Certains demandent des transversales complémentaires où circuleraient les TGV sur les lignes existantes, éventuellement aménagées :

- les DRE Basse-Normandie, Bretagne et Pays-de-la-Loire font valoir l'intérêt d'établir de Rouen à Bordeaux par Caen, Rennes, Nantes et La Rochelle une liaison aménagée pour une vitesse de 200 km/h afin de "garantir le développement cohérent des régions de la façade atlantique".

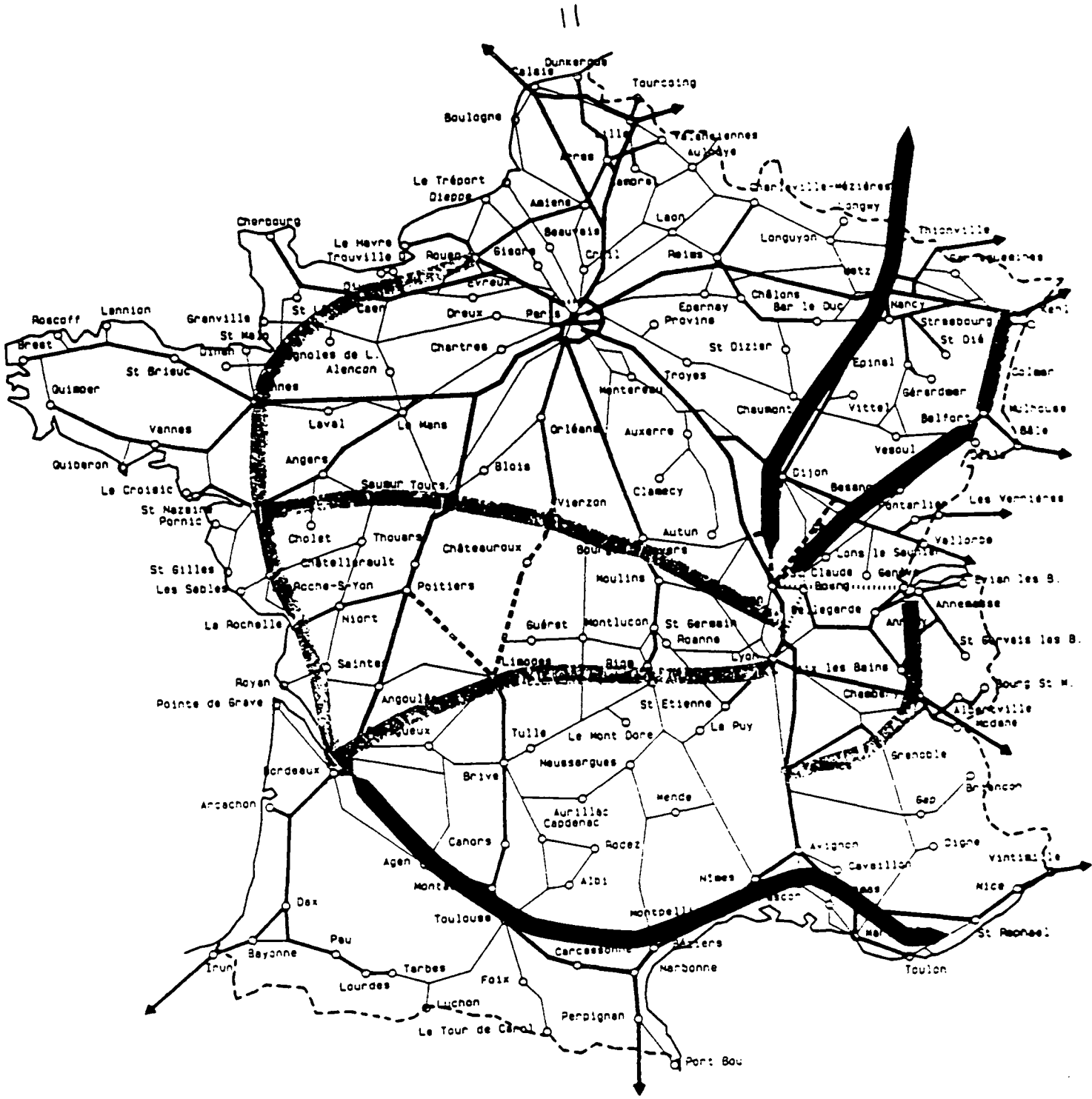
- le DRE Rhône-Alpes met en avant le dynamisme et le poids de population des villes du sillon alpin d'Annemasse à Valence pour proposer un aménagement et une électrification des lignes existantes pour des vitesses de 160 à 220 km/h.

- le DRE PACA manifeste son fort intérêt sur cette proposition : liaison Marseille - Valence - Grenoble - Chambéry - Genève.

- les DRE Pays-de-la-Loire, Centre, Poitou-Charentes, Auvergne et Rhône-Alpes évoquent les liaisons Nantes-Lyon par Tours, Vierzon, Nevers et Bordeaux-Lyon par Limoges et Clermont-Ferrand.

- la DRE Centre fait observer que, dès lors que plusieurs segments de la transversale Nantes - Lyon par Tours sont proposés, soit pour être réalisés sous forme de ligne nouvelle, soit pour être aménagés pour de grandes vitesses (200 - 220 km/h), l'intérêt d'une inscription au schéma de l'ensemble de cette liaison (par exemple en tant que ligne existante susceptible d'être empruntée par des trains à grande vitesse) mérite d'être pris en considération.



- le DRE Alsace montre une préférence pour un réseau intercity par la plaine d'Alsace permettant de relier Luxembourg à Bâle.



CHOIX DES LIAISONS

TRANSVERSALES

LIGNES NOUVELLES OU AMENAGEES

-  INSCRITES AU PROGRAMME DE SCHEMA
-  EVOQUEES PAR LE C.T.R.E.

### 1.1.3. Les extensions demandées.

Le rôle de  
la métropole  
régionale  
Nantaise

- Le DRE Pays-de-la-Loire demande de prévoir la construction d'une ligne nouvelle du Mans à Nantes, "cohérente avec le rôle économique que doit jouer la métropole régionale".

Les relations  
transfrontalières  
avec  
l'Espagne...

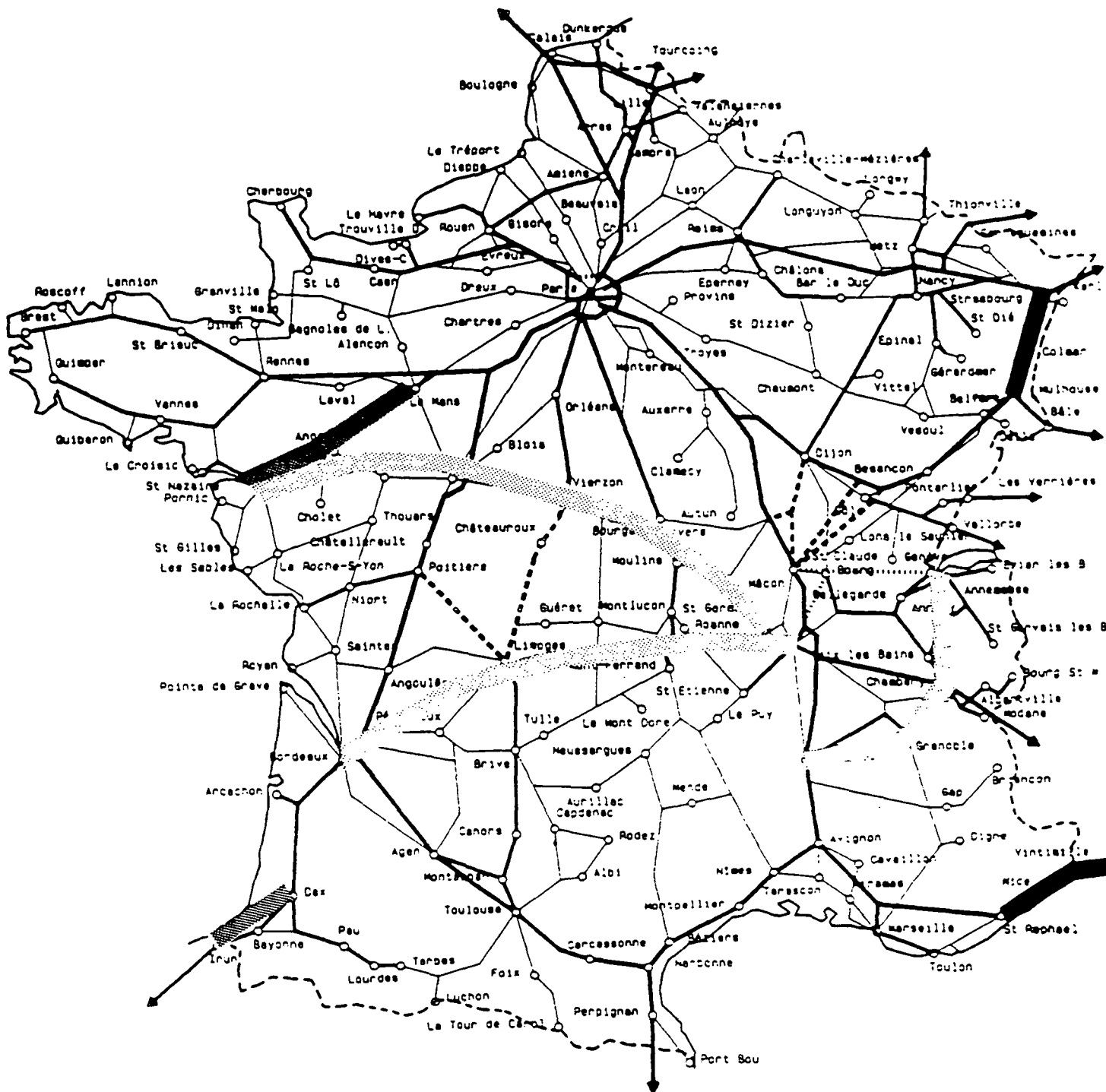
- Le DRE Aquitaine considère indispensable de réaliser une ligne nouvelle entre Dax et la frontière espagnole pour "traiter de façon homogène les relations transfrontalières avec les autres pays d'Europe".

l'Italie...

- Le DRE PACA s'associe au souhait du comité régional des transports de voir la ligne TGV prolongée au delà de Fréjus jusqu'en Italie, à condition que les Italiens engagent des études.

et l'"Europôle"




- Le DRE Alsace évoque la saturation de la ligne existante aménagée de Strasbourg à Mulhouse et Bâle, et demande d'étudier "la faisabilité d'une ligne nouvelle future TGV dans la plaine d'Alsace" permettant d'assurer des missions Lyon Francfort et Bruxelles Bâle passant par Strasbourg.



CHOIX DES LIAISONS

EXTENSIONS ET AMENAGEMENTS DEMANDES PAR LES D.R.E.

(RADIALES ET TRANSVERSALES)

-  EXTENSION DEMANDEE
-  EXTENSION EVOQUEE
-  AMENAGEMENT

## **1.2. Les relations internationales**

### **1.2.1. Relations avec l'Allemagne**

Le TGV "EST" est une priorité...	Parmi les quatre liaisons avec l'Allemagne, une seule - depuis Lille par la Belgique - n'appelle pas d'observation sur le tracé de la part du DRE concerné, s'agissant d'un projet de ligne nouvelle en cours de construction.
malgré des options différentes...	Les trois autres - par la Sarre, par Strasbourg, par Bâle - donnent lieu à des prises de position contrastées sur les choix de tracé et les priorités de réalisation.
vers Sarrebruck...	- Ainsi le DRE Lorraine fait valoir l'importance "du choix qui sera fait avec l'Allemagne pour l'acheminement du trafic Paris-Francfort" et souligne l'intérêt de la réalisation du raccordement de Héry du TGV Est avec la ligne Metz-Sarrebruck, ainsi qu'une modernisation de la ligne allemande existante jusqu'à Mannheim.
ou le barreau nord d'Alsace	- Le DRE Alsace marque la valeur stratégique du barreau de liaison vers l'Allemagne au Nord de Strasbourg, en dépit des difficultés d'environnement. Ce barreau est essentiel pour l'attractivité de la clientèle allemande vers le TGV Est mais aussi vers le TGV Rhin-Rhône par le biais de la ligne aménagée à 220 km/h en plaine d'Alsace.  Les DRE Alsace et Lorraine soulignent le caractère prioritaire du TGV Est conformément aux décisions prises par le gouvernement et rappelées expressément dans le rapport de présentation du projet de schéma directeur des lignes ferroviaires à grande vitesse.

### **1.2.2 Relations avec la Suisse**

Genève par... Bourg en Bresse ou Chambéry	- Le DRE Rhône-Alpes évoque deux solutions pour la desserte de Genève : une première par Macon et Bourg-en-Bresse, une seconde depuis Chambéry par Annecy et constate "d'un côté un intérêt départemental et international (Genève) dominant, de l'autre un intérêt régional dominant".
Vallorbe, point frontière maintenu	- Le DRE Franche-Comté souhaite que soit maintenu un accès à la Suisse à travers le Jura vers Lausanne et Berne, quels que soient les choix faits pour l'amélioration de la desserte de Genève.
Bâle par l'Alsace	- Le DRE Alsace estime que la desserte de Bâle doit s'effectuer par le TGV Est prolongé par le V 200 dans la plaine d'Alsace et par le TGV Rhin-Rhône sans court-circuiter Mulhouse.



### 1.2.3. Autres relations internationales

- Il n'y a pas d'observation particulière concernant les liaisons avec le Belgique et l'Angleterre.

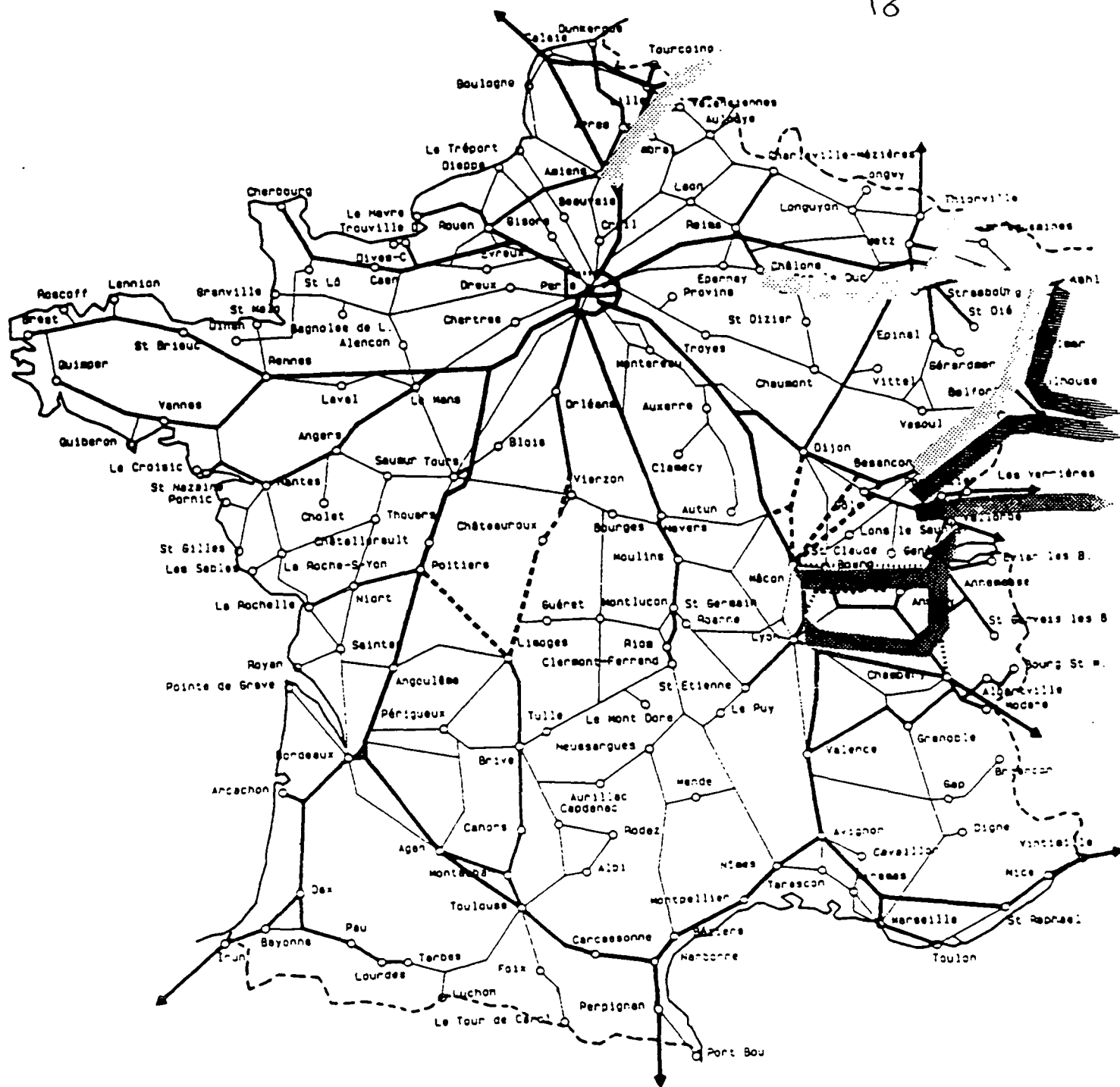
- Les liaisons avec l'Italie n'appellent d'autres observations que celles reprises au § 1.1.3. (extension au delà de Fréjus).

- Les propositions du DRE Aquitaine concernant la liaison avec l'Espagne à l'Ouest des Pyrénées sont reprises au § 1.1.3.. Le DRE Aquitaine souligne l'intérêt d'une ligne nouvelle au Sud de Dax qui accueille à la fois du trafic voyageurs et du trafic marchandises.

Des mesures d'accompagnement à prendre dans la zone frontalière

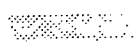

- Le DRE Languedoc-Roussillon indique que "l'utilisation de la ligne nouvelle du Languedoc-Roussillon par le trafic marchandises dans sa partie terminale (Perpignan - Barcelone) va modifier de manière importante les conditions du transport de fret de l'Espagne vers la France et l'Europe. Il convient d'en mesurer les conséquences et de mettre en place les mesures d'accompagnement notamment dans la zone frontalière."

- La relation avec le Luxembourg ne semble pas apparaître comme un enjeu, mais est évoquée au titre de la transversale Nord-Sud Luxembourg, Metz, Nancy, Dijon pour laquelle le DRE Lorraine envisage d'approfondir l'étude demandée par le Conseil régional de la modernisation de la ligne actuelle pour y porter la vitesse à 200-220 km/h.



CHOIX DES LIAISONS

RELATIONS INTERNATIONALES

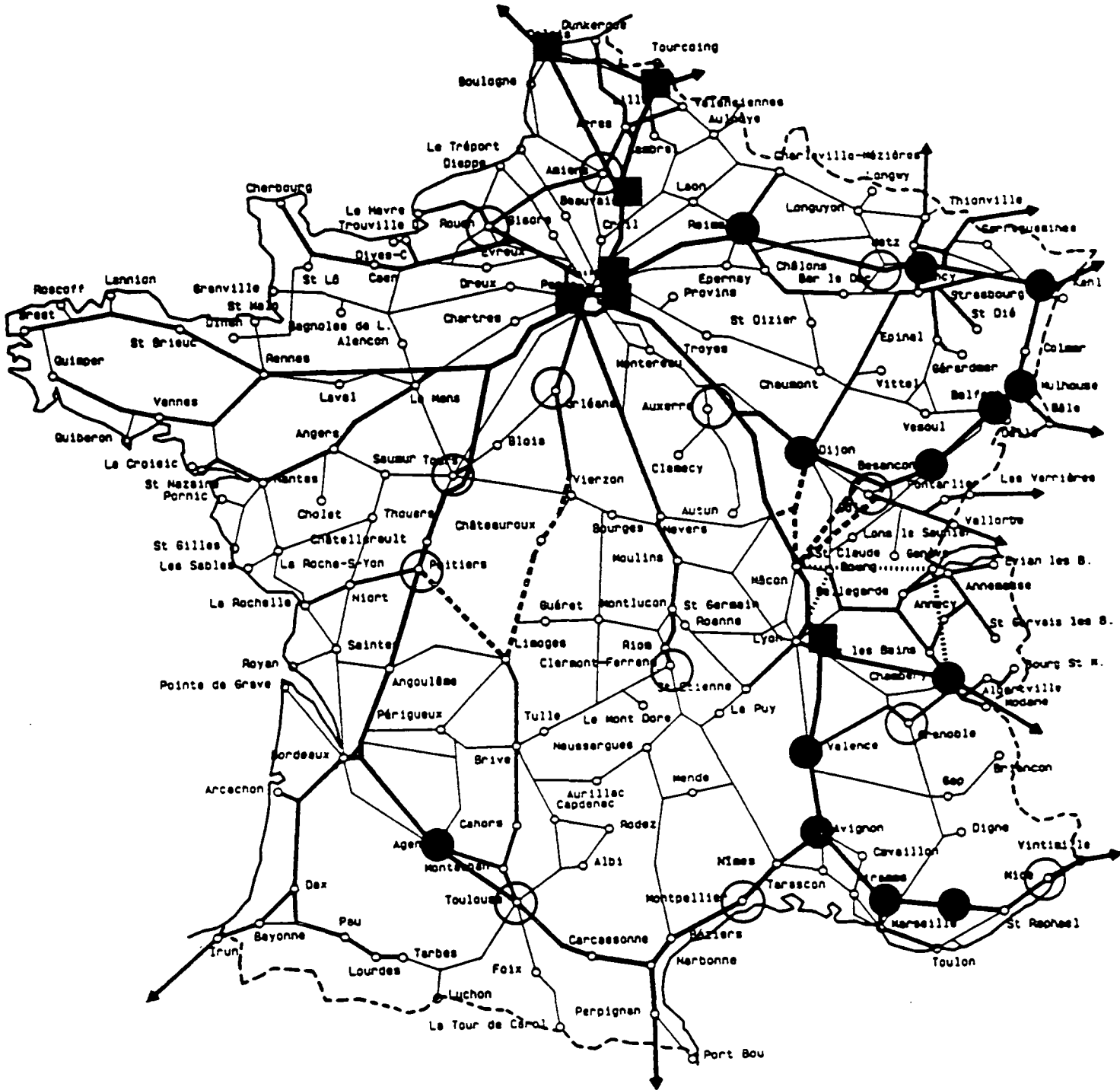
-  AVEC L'ALLEMAGNE
-  AVEC LA SUISSE

## LES GARES

### II. OBSERVATIONS SUR LES GARES

Nécessité d'études préalables pour la localisation	Pour la plupart des DRE, la localisation des gares est induite par le schéma, qu'il s'agisse de gares en centre-ville, ou de gares nouvelles en périphérie. Cet équipement, lorsqu'il est à réaliser, est évoqué comme devant appeler systématiquement des études qui portent sur la cohérence de la localisation avec l'accessibilité, l'insertion, l'aménagement urbain, la planification et la maîtrise foncière, la sélectivité quant à la nature des activités implantées.
Critères d'analyse :	Certains DRE consacrent des développements plus importants à ces sujets.
- les zones de populations à desservir	- Ainsi le DRE Languedoc-Roussillon développe une problématique des gares à partir de trois thèmes que sont les zones de populations à desservir, les zones de chalandise des gares possibles, les différents types de gares possibles en Languedoc-Roussillon. Il identifie en matière de gares des familles de solutions pouvant convenir à chacune des villes de la région qui seront explorées dans le cadre d'études ultérieures. La configuration plutôt linéaire et dense de l'armature urbaine de la région peut conduire à des choix de gares communes à plusieurs villes.
- les zones de chalandise	
- des gares de divers types	
La solution de deux gares ou d'une gare commune à deux agglomérations	En ce qui concerne le triangle d'Avignon, le DRE Languedoc-Roussillon conditionne le choix définitif à la production par la SNCF de schémas d'exploitation dans les différentes hypothèses envisageables. Il émet un avis réservé sur la solution à deux gares Avignon-Sud et Nîmes Manduel qui désolidarise les deux agglomérations et n'est pas favorable pour la desserte du Languedoc.
le cas d'Avignon et Nîmes	- Le DRE PACA préconise à l'inverse la solution à deux gares, rejetant l'hypothèse d'une gare commune à Avignon et Nîmes localisée à Theziers parce que cette gare serait excentrée. La solution à deux gares est plus valorisante à terme pour chaque agglomération et plus cohérente avec le développement des villes concernées. Le DRE PACA propose par ailleurs de retenir le principe d'une gare aux environs du Muy, gare commune à Draguignan, au golfe de Saint-Tropez et à la future technopôle. Cette localisation s'inscrit dans une bonne perspective d'aménagement de ces territoires.

- Utiliser des  
raccordements...
- à Tours...
- et à Laval
- Concurrence  
des gares  
proches
- Gare de la  
Défense :  
réseau national  
ou régional ?
- Genève Sud
- Métropole  
Lorraine
- Le  
fonctionnement  
urbain de  
Toulouse  
à rude  
épreuve
- Le DRE Centre pose le problème des gares de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, qu'éviteront les TGV à destination ou en provenance du Sud, et qui deviendront un terminus de TGV. Pour que ces gares conservent leur fonction de correspondances le DRE préconise de déplacer vers le Nord et de faire fonctionner dans les deux sens le raccordement de la ligne nouvelle vers la ligne classique en direction du Sud.
  - Le DRE Pays-de-la-Loire considère qu'il paraît souhaitable de faire desservir Laval par la gare actuelle rendue accessible au TGV grâce à un débranchement, plutôt que par une gare nouvelle trop extérieure.
  - Le DRE Picardie souligne le côté très positif pour la région de la gare d'ABLAINCOURT-PLESSOIR. En revanche, il indique que lorsque la ligne directe Paris-Calais via Amiens sera en service, son utilité pourrait être remise en cause du fait de l'existence à proximité de gares TGV offrant des services équivalents: Amiens, Arras pour le nord de la Picardie et Roissy Aéroport Charles de Gaulle pour le sud.
  - Les problèmes d'accès et d'aménagement relatifs aux gares d'interconnexion prévues en Ile-de-France sont marqués par la pression de l'urbanisation et se posent en des termes assez peu différents d'une gare à l'autre. Par contre, le DRE observe que la gare de La Défense se justifierait par la liaison Roissy-La Défense, mais s'interroge sur la nature du réseau -national ou régional- qui doit remplir cette fonction.
  - Le DRE Rhône-Alpes traite de la localisation des gares nouvelles, puis de l'impact économique et des opportunités urbanistiques autour des gares existantes ou nouvelles. Il propose pour chacune d'elles des actions à mener. Il souligne la nécessité d'étudier une gare Genève-Sud dans la région d'Annemasse dans l'hypothèse d'une desserte de Genève par Annecy suite à l'étude en cours.
  - Le DRE Lorraine aborde le cas de la gare Lorraine, en posant le problème de l'aménagement de l'espace métropolitain entre Nancy et Metz.
  - Pour le DRE Aquitaine "les gares de Bordeaux, de Libourne et d'Agen devraient pouvoir accueillir le TGV sans difficulté insurmontable."
  - Le DRE Midi-Pyrénées n'adhère pas à la position de SNCF pour la gare de Toulouse. Si les capacités purement ferroviaires paraissent suffisantes, l'organisation du quartier de la gare et le fonctionnement urbain "ne tiendront pas le choc de l'augmentation du trafic et de la mutation stratégique de la fonction de la gare.



PROJETS DE GARES NOUVELLES

(en périphérie)

- EN TRAVAUX OU DECIDES
- INDUITS PAR LE SCHEMA
- DEMANDES PAR LES D.R.E.  
(au moins les études)

### III. EXAMEN DES CONSEQUENCES ET PROPOSITIONS DE MESURES D'ACCOMPAGNEMENT.

#### 3.1. Les villes et territoires non desservis.

Des vastes territoires laissés à l'écart du T.G.V.

L'approche régionale dans laquelle se situent préférentiellement les DRE ne fait pas directement apparaître à l'échelle nationale les vastes territoires laissés à l'écart par le TGV, en raison notamment de leur faible densité de population souvent conjuguée avec un relief difficile. Cette caractéristique du schéma est toutefois mentionnée, dans les régions qui les concernent, par les DRE Auvergne, Limousin, Midi-Pyrénées et Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

Un écart qui se creuse !

Par contre, au sein de la plupart des régions, est partagé le diagnostic que porte le DRE Midi-Pyrénées quand il écrit "comme toute grande infrastructure majeure, le réseau TGV, tout en apportant des améliorations sensibles en valeur absolue sera aussi, et en même temps, un amplificateur de différences en valeur relative."

des mesures de compensations indispensables

De nombreux DRE mentionnent les villes et les territoires qui vont voir se creuser un écart entre eux et les zones desservies, et proposent des mesures de compensation relevant d'une amélioration des systèmes de transports ferroviaires et parfois routiers.

Des espaces de plus en plus enclavés ?

- Le DRE Nord-Pas-de-Calais signale le Boulonnais, la région de Saint-Omer, Maubeuge et la Vallée de la Sambre.

- Le DRE Champagne-Ardenne cite Troyes, Chaumont, Saint-Dizier et le sud de la région.

- Le DRE Lorraine cite Bar-le-Duc et Verdun, et propose l'examen d'une demande des élus d'une gare meusienne.

- Le DRE Bourgogne signalant le département de l'Yonne, propose l'étude d'une gare d'interconnexion et demande d'étudier la possibilité de desserte TGV par les lignes existantes.

- Le DRE Rhône-Alpes qualifie Roanne de ville enclavée et, dans une moindre mesure, Saint-Etienne.

- Le DRE Haute-Normandie cite le département de l'Eure et le Nord de la Seine-Maritime (Dieppe).

- Le DRE Franche-Comté cite les zones Nord Haut-de-Saône et Sud Jura.

- Le DRE Auvergne cite les trois bassins périphériques à la Région : Montluçon, Aurillac, Le Puy-en-Velay.
- Le DRE PACA souligne le problème du Val de Durance et évoque une hypothèse de gare d'interconnexion avec le réseau ferré Aix-Briançon (gare différée).
- Le DRE Aquitaine mentionne l'Est du département de la Dordogne ainsi que le secteur de Mont-de-Marsan et d'Aire-sur-l'Adour.
- Pour le DRE Midi-Pyrénées le TGV peut accentuer une évolution préoccupante d'un gros tiers en surface de la région.
- Le DRE Languedoc-Roussillon cite les villes touristiques du littoral et de l'arrière pays et certaines agglomérations comme Alès.
- Le DRE Limousin évoque le cas de Guéret et du département de la Creuse et souligne l'importance pour l'aménagement du territoire régional de bonnes dessertes ferroviaires transversales en direction de la façade atlantique d'une part, du versant oriental du Massif Central d'autre part.
- Enfin, est évoqué par le DRE Picardie le risque d'une destructuration du territoire régional provoqué par l'attractivité et l'accessibilité des gares extérieures à la région.

### **3.2. Le réseau ferroviaire classique**

Risque de dégradation rapide

Tous les DRE craignent que la mise en service du réseau TGV ait pour conséquence une dégradation rapide, et parfois irréversible, du réseau ferroviaire classique :

- soit en raison de priorités commerciales et financières de la SNCF en faveur du TGV,
- soit par saturation de certains axes ferroviaires classiques où priorité serait donnée au TGV au détriment des trains classiques (grandes lignes et lignes régionales, ou même locales comme en Ile-de-France),
- soit par dégradation du niveau de service des correspondances entre TGV et le train classique,
- soit en raison de l'abandon de missions inter-villes actuelles, assurées par des trains classiques, sur des axes desservis par le TGV.

Les programmes de chaque région

Aussi la quasi totalité des DRE plaident pour un programme comprenant dans chaque région :

- la modernisation de certaines lignes : rectification de tracés, électrification, suppression des passages à niveau etc..., que ces lignes soient empruntées ou pas par un TGV,
- l'organisation des rabattements sur les gares TGV et l'aménagement des correspondances,
- l'amélioration des relations inter-cités sur certains axes avec (ou sans) TGV.

### **3.3. Les relations TGV/avion**

Sur ce thème les DRE distinguent trois aspects :

La concurrence entre TGV et l'avion

Elle est déjà manifeste, et constatée -au profit du TGV-, pour toutes les villes desservies par les TGV Sud-Est et Atlantique, et situées à plus de 300 km de Paris.

Les DRE estiment qu'elle sera forte pour toutes les villes de la moitié Sud de la France desservies par TGV, ainsi que pour Strasbourg et la Bretagne.

La complémentarité du TGV et de l'avion

En revanche, il est possible et probable que dans le cas où une gare TGV est intégrée à l'aéroport (Roissy, Satolas), proche ou commodément reliée, le TGV puisse rabattre de la clientèle pour l'aéroport.



Les relations  
gare  
TGV-aéroport.

Mis à part le cas de l'Île-de-France, de nombreuses DRE proposent des projets ou souhaitent pour le moins que soient étudiée la relation gare TGV-aéroport, en particulier à Lille, Strasbourg, Mulhouse, Lyon, Marseille, Montpellier et Toulouse, Bordeaux.

## CONCLUSION

En règle générale tous les DRE craignent et certains observent déjà les effets perturbateurs de l'incertitude du calendrier sur :

- la préservation des fuseaux de passage dans les zones contraintes,
- le marché des prix fonciers et immobiliers : effets d'anticipation, "effets d'annonce", réservation d'emprise de plus en plus difficile...ou coûteuse. A cet effet, ils souhaitent que l'Etat prenne l'initiative de créer des ZAD,
- la gestion des opérations d'urbanisme,
- la programmation des infrastructures d'accès aux gares.

En outre tous plaident pour une accélération des études de tracé et souhaitent que les incertitudes soient levées le plus rapidement possible sur certaines hypothèses encore à l'étude.

Pour ce qui les concerne, les DRE souhaitent poursuivre l'exercice technique engagé à l'occasion de l'examen du projet de schéma par un approfondissement des doctrines et des méthodes sur trois thèmes majeurs :

- les fonctions de la gare, la localisation, l'aménagement du quartier de la gare dans une perspective d'intégration urbaine, en particulier pour les gares nouvelles.
- la cohérence entre le TGV et les autres liaisons tant nationales que régionales de manière à assurer les meilleurs rabattements et irrigations des territoires.
- les conséquences en matière de transport aérien en particulier pour certains aéroports de province.

# **ANNEXES**

## **NOTES DE SYNTHÈSE**

**DES RAPPORTS  
REDIGÉES PAR LES  
DIRECTEURS REGIONAUX  
DE L'ÉQUIPEMENT**

GROUPE DE TRAVAIL TGV - VILLES ET TERRITOIRES

## NOTE DE SYNTHÈSE

## DES TRAVAUX DU GROUPE DE TRAVAIL ALSACE AU 31 OCTOBRE 1990

La présente note de synthèse est établie à partir des propositions formulées par le Groupe de Travail Alsace et formalisées par un document intitulé Synthèse des travaux au 31 Octobre 1990 et transmis à la DTT et à la DAC par lettre DRE n° 8369 du 9 Novembre 1990.

**I - AVIS SUR LE SCHEMA DIRECTEUR DES LIGNES FERROVIAIRES A GRANDE VITESSE**

L'avis est formulé dans les pages 5 à 8 du document susvisé.

Nous nous permettons à rappeler les principales demandes de modifications du Schéma et à renvoyer aux paragraphes correspondants du document susvisé.

**I.1. Schéma :**

- Réserve d'une ligne nouvelle dans la plaine d'Alsace entre Strasbourg Nord (Vendenheim) et Mulhouse.

Compte tenu des considérations développées au paragraphes VI (page 8) du document précité, le Schéma Directeur devrait acter la nécessité de réserver à long terme une telle ligne.

**I.2. Rapport de présentation :**

- Prise en compte de l'environnement.

Des propositions sont formulées au paragraphe III (page 7).

- Dimension européenne des projets TGV Est Européen et Rhin-Rhône.

Ces deux projets confèrent à l'Alsace une fonction forte d'interconnexion européenne qu'il convient de souligner comme cela est fait longuement, pour le TGV Nord, en annexe 3 du rapport de présentation du Schéma (cf. paragraphe IV pages 6 et 7 du document DRE),

- Clarifications à apporter sur le coût élevé du matériel (TGV Est) et l'homogénéité de la prise en compte du trafic international pour les deux TGV : Est et Rhin-Rhône (cf. paragraphe VI page 8 du document DRE).

## II - PRINCIPAUX ENJEUX

Les principaux enjeux ont été exposés au chapitre III (pages 17 à 25) du document visé en préambule de la présente note.

### II.1. Importance stratégique du barreau de liaison vers la RFA au Nord de Strasbourg en dépit des contraintes d'environnement :

- . Accroissement important de la clientèle potentielle allemande.
- . Elément essentiel du "système d'interconnexion Alsace" au niveau européen: En cas de non réalisation de ce barreau perte d'interconnexion au profit de la Suisse et risque d'absence du TGV Nord-Sud en Alsace.

### II.2. Nécessité de développer des dessertes de type "Intercity" entre le réseau dense des agglomérations, des couloirs rhénan et rhodanien :

- . Concevoir les raccordements réseau ordinaire - ligne grande vitesse pour permettre ces dessertes (par exemple mission Luxembourg-Bâle)
- . Utiliser les lignes grande vitesse pour ces dessertes avec du matériel adapté.

### II.3. Concurrence et complémentarité avec les aéroports :

- . Nécessité d'assurer la desserte ferroviaire des aéroports de Strasbourg-Entzheim et Bâle-Mulhouse,
- . Etude à engager sur le devenir de l'aéroport de Strasbourg (Structure du trafic fortement concentrée sur la liaison Strasbourg-Paris).

### II.4. Environnement - urbanisme et tracés :

- . Fortes contraintes d'environnement et sensibilité locale importante nécessitant une approche globale et très en amont pour l'étude des tracés.
- . Même remarques en raison des contraintes d'urbanisme dues à une forte occupation des sols.

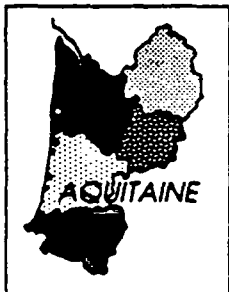
- . Avis globalement défavorable du groupe de travail sur la liaison directe Paris-Bâle (complément V2 du dossier SNCF de Juin 1990) : contraintes majeurs d'environnement, contournement de Mulhouse au profit de Bâle...

#### **II.5. Gares TGV et développement urbain :**

- . Problématique d'aménagement ou de non aménagement autour de la Gare Alsace Nord (Hoerdt),
- . Impacts urbains sur le quartier de la gare de Strasbourg.
- . Problématique d'une gare bis à Mulhouse (Lutterbach-Reiningue).

#### **II.6. Les enjeux fonciers :**

- . Nécessité et urgence d'un outil d'intervention foncière dans une région où l'espace est riche et fragile, rare et convoité.



## direction régionale de l'équipement

9, rue Charles Monselet  
33080 Bordeaux Cedex  
Téléphone : 56.24.00.55  
Télécopie : 56.98.68.20  
Télex : DREA BX 540806

Bordeaux, le 18 DEC. 1990

9 0 2 6 8 9

référence à rappeler

DHC/H

AV - MTA

### Note à l'attention de :

- Monsieur le Directeur de l'Architecture et de l'Urbanisme
- Monsieur le Directeur des Transports Terrestres

**OBJET** : Groupe de travail "T.G.V. : villes et territoires"

**REF.** : Votre demande formulée au club des D.R.E. du 11 décembre 1990.

Comme suite à votre demande visée en référence, je vous prie de trouver, ci-dessous rassemblées en une courte note, la synthèse des réflexions du groupe de travail mentionné en objet, ainsi que les différentes recommandations qui découlent de ses conclusions.

### 1 - ENJEUX ET PROBLEMES

Appréhendés, pour l'essentiel, en termes d'aménagement, d'environnement et de développement urbain, les enjeux et problèmes ont donné lieu à des éléments de conclusion dont certains méritent d'être soit approfondis, soit validés au cours de la deuxième phase de réflexion.

Le projet de schéma directeur, en occultant complètement la liaison avec l'Espagne par la façade atlantique, ne tire pas toutes les conclusions, en termes de liaisons ferrées, de l'échéance de 1992 et notamment, de l'existence d'une conurbation d'environ 2,6 millions d'habitants à la frontière actuelle. Il convient donc d'envisager le prolongement de la liaison Bordeaux - Dax jusqu'à la frontière par une ligne nouvelle qui, à l'instar des projets basques espagnols, pourrait être traitée à 220-250 km/h. Cette ligne nouvelle, conçue comme une infrastructure mixte voyageurs-marchandises présenterait le double avantage d'améliorer la desserte Bordeaux-Espagne et d'augmenter la capacité offerte au trafic marchandises. Simultanément, un raccordement au nord de Bayonne permettrait d'irriguer, dans de bonnes conditions, les villes de Bayonne, Biarritz, Saint-Jean-de-Luz et Hendaye en les faisant bénéficier au maximum des gains de temps obtenus.



Bien qu'au niveau du schéma directeur la représentation cartographique de la ligne T.G.V. ne corresponde qu'à un principe de liaison et non à un tracé, le passage à proximité de Libourne ne manquera pas, au plan de l'environnement, de susciter de nombreuses difficultés dues à l'existence de vignobles prestigieux et à la probable superposition, au sud de Libourne, de plusieurs infrastructures (rocade sud de Libourne, autoroute A 89, triangle T.G.V. Aquitaine et Grand Sud).

En ce qui concerne l'accueil du T.G.V. 2000-2010, les gares de Bordeaux, Libourne et Agen semblent avoir, globalement, les capacités suffisantes pour continuer à remplir leurs fonctions. Toutefois, le Conseil Général du Lot-et-Garonne a commandé une étude d'opportunité et de faisabilité d'une gare-bis pour le site d'Agen, dont les résultats ne devraient être connus que dans plusieurs mois.

## 2 - RECOMMANDATIONS POUR AMENDER LE SCHEMA DIRECTEUR.

Afin de traiter de façon homogène les relations transfrontalières avec les autres pays d'Europe, il apparaît indispensable d'ajouter au schéma directeur la ligne Dax-frontière espagnole (cf. carte ci-jointe). Rejoignant en cela l'avis du Conseil Régional, cette inscription au schéma directeur (sans aucune valeur d'engagement de programmation) doit être comprise comme une intention qui, pour aboutir, devra nécessairement tenir compte de l'attitude espagnole. Dans l'attente de précisions sur les projets espagnols, il convient de se ménager la possibilité de réaliser, sur le versant atlantique, une bonne desserte Bordeaux-Espagne, qui serait le pendant de la liaison prévue sur le versant méditerranéen.

## 3 - RECOMMANDATIONS POUR "L'APRES SCHEMA DIRECTEUR"

A propos de la liaison avec l'Espagne, une collaboration plus officielle devra s'instaurer avec la S.N.C.F. qui, à la demande de M. DELEBARRE, mène actuellement une étude à ce sujet.

En ce qui concerne le jumelage de A 89 et du T.G.V. à proximité de Libourne, les contraintes exactes devront être précisées et pourraient faire, ultérieurement, l'objet d'une étude plus spécifique du CETE.

Quant à l'approfondissement des thèmes "T.G.V. et planification urbaine à Bordeaux et Agen", il devrait permettre d'avoir une idée plus exacte des réservations foncières à effectuer.

Pour le Directeur Régional de l'Équipement  
Région Poitou-Charentes et Châssées





## PRINCIPAUX ENJEUX POUR L'AUVERGNE

Les principaux enjeux recensés concernent :

\* Le devenir des liaisons transversales (LYON/BORDEAUX, LYON/NANTES) qui jouent actuellement un rôle de desserte inter-villes en traversant la région. L'avenir de la gare de SAINT-GERMAIN-DES-FOSSES dans l'Allier, point d'échange entre la ligne du Bourbonnais et ces diverses transversales, est directement lié aux décisions prises par la SNCF sur le devenir de ces services.

\* Le devenir des services régionaux qui peuvent être appelés à concentrer les trafics sur l'agglomération clermontoise, s'il existe un "vrai T.G.V." ou dont l'avenir est plus incertain dans le cas contraire.

\* Le devenir de la région elle-même. Fera-t-elle parti du club des régions ayant le T.G.V. ou non ? Ses ambitions européennes sont à ce prix. Mais la Région n'a pas les moyens financiers qui lui permettraient de participer efficacement au financement des investissements nécessaires.... Alors, l'Auvergne souhaitera-t-elle se rapprocher de Rhône-Alpes ?

\* En ce qui concerne les villes et les territoires, les principaux enjeux reconnus se situent au niveau des agglomérations de :

. CLERMONT-FERRAND : faut-il garder la gare actuelle, couplée ou non avec celle de RIOM ou créer une gare nouvelle ? Dans ce cas, quel est le meilleur emplacement ? Au nord de l'agglomération, à l'est, à proximité de l'aéroport d'AULNAT, au sud dans la perspective d'un prolongement ultérieur du T.G.V. ? Les réflexions qui s'engagent sur la révision du SDAU devront apporter un début de réponse.

. MOULINS et VICHY : selon que le T.G.V. utilisera la ligne actuelle ou une ligne nouvelle, les réponses seront différentes.

. MONTLUCON qui selon les cas, devra être raccordé sur VIERZON ou pourra être rabattu sur une gare nouvelle qui desservirait les 3 principales villes du département de l'Allier.

. AURILLAC et LE PUY EN VELAY qui chercheront à se rabattre sur CLERMONT-FERRAND s'ils y trouvent un "vrai T.G.V." ou qui trouveront "leur salut" en dehors de la région...



BS/FJ

Direction Régionale  
de l'Équipement Bourgogne

## T.G.V. VILLES ET TERRITOIRES

en Bourgogne

### Fiche de synthèse

#### I - Les principaux enjeux et problèmes

- choix d'une option de tracé Rhin-Rhône intégrant les préoccupations d'aménagement du territoire en desservant effectivement Dijon et la Bourgogne,
- localisation de la gare T.G.V. desservant Dijon, gare nouvelle ou existante, conciliant contraintes de tracé, objectifs d'aménagement urbains, exigences de desserte et valorisant le rôle naturel d'interconnexion de l'étoile de Dijon,
- valorisation maximale des interconnexions (organisation suffisante des arrêts et des correspondances dans les gares d'interconnexion d'Ile-de-France),
- renforcement des liaisons et des solidarités régionales pour valoriser le T.G.V. et neutraliser son effet écartelant,
- valorisation économique de l'atout T.G.V.,
- étude de la desserte T.G.V. de l'Yonne (création éventuelle d'une gare d'interconnexion),
- faire vivre les gares bis et leur environnement urbain (Le Creusot - Mâcon et éventuellement Dijon),
- prise en compte de l'environnement de manière interrégionale concertée (y compris avec les Administrations) et le plus en amont possible,
- maintien des dessertes existantes (T.G.V. à Montbard),
- organisation ultérieure satisfaisante des procédures d'étude et de concertation sur les tracés et les gares puis les dessertes.

#### II - Recommandations pour l'adoption du schéma directeur national des liaisons ferrées à grande vitesse

- trancher en toute clarté sur le choix d'une option de tracé pour le T.G.V. Rhin-Rhône

(utiliser à cet effet l'analyse comparative multicritère demandée par le Préfet de la Région de Bourgogne au Directeur Général de la S.N.C.F. en août, promise mais non envoyée par la S.N.C.F.).

- localiser les gares d'interconnexion de province (dont Dijon).
- étudier la possibilité de desserte T.G.V. par les lignes existantes (ex. Yonne),
- définir les orientations générales pour la poursuite des études.

### III - Recommandations pour la mise en oeuvre du schéma directeur

#### 1) Observations générales

L'expérience montre bien qu'il faut désormais :

- que la S.N.C.F. étudie les lignes nouvelles sous tous les aspects, techniques et économiques mais aussi aménagement du territoire, environnement, aménagement urbain, tracés, également gares, desserte (y compris trajets terminaux et rabattement),
- que ces études soient conduites avec les Administrations compétentes (Equipement, Environnement notamment) aux niveaux national, régional et départemental,
- que la concertation avec les élus, les organismes, les associations ne s'improvise pas dans le secret et la confusion sur la base de dossiers insuffisamment préparés, mais qu'elle soit conduite sous l'autorité des Préfets de Région et de Département, assistés de la S.N.C.F., des D.R.E. et D.D.E., sur la base de dossiers de concertation validés par le Ministère de l'Equipement et présentant clairement les différentes alternatives avec leurs avantages et leurs inconvénients de tous ordres,
- que les études ne tardent pas trop pour réserver les emprises dans les sections occupées et (ou) sensibles.

#### 2) Recommandations concernant la Bourgogne

- engager sans délais les études de tracé de l'ensemble de la liaison Rhin-Rhône (le débouché de la partie Est ne peut être défini si la poursuite vers le Sud n'est pas définie - les passages au droit de l'agglomération dijonnaise doivent être réservés le plus tôt possible,
- mettre à plat la problématique très complexe de la gare T.G.V. desservant l'agglomération dijonnaise en intégrant les données de tracé, de desserte et d'aménagement urbain.

Le Directeur Régional de l'Equipement

  
B. SELIGMANN



## T. G. V. - VILLES ET TERRITOIRES

### SYNTHESE DE LA CONTRIBUTION DE LA DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT DE BRETAGNE

La Région est déjà reliée au réseau T.G.V. par la ligne nouvelle PARIS - LE MANS. La desserte et les fréquences ont fait l'objet de réflexions avant cette arrivée et la situation actuelle s'est avérée satisfaisante. Seuls les arrêts T.G.V. au-delà de RENNES ont été contestés par les élus et les usagers des gares non desservies ce qui pose le problème du rôle du T.G.V. circulant sur les lignes classiques. La continuité est pourtant nécessaire car sur la ligne Sud Bretagne la croissance du trafic est bien inférieure à celui de la ligne Nord où circulent les T.G.V. (5 % au lieu de 20 %). La concurrence avec l'avion se sent surtout à RENNES et SAINT-BRIEUC (baisse de 30 %). La croissance du trafic ne s'est pas retrouvée sur les lignes régionales où un effort sur le rabattement avait été fait. On constate plutôt une dégradation qui pourrait s'expliquer par le contraste de confort entre les deux modes et l'excellente qualité du réseau routier breton.

#### I - PRINCIPAUX ENJEUX

L'enjeu principal pour la Bretagne éloignée des grands courants européens sauf ceux de la façade atlantique, est d'être bien reliée à l'Europe.

Le projet de schéma, grâce à la ligne nouvelle LE MANS - RENNES et à l'interconnexion en région parisienne améliore la majorité des relations avec les pays de la communauté européenne. Cependant celle de la façade atlantique avec l'Espagne ou le Portugal n'a pas été retenue dans le schéma. L'obligation de passer par PARIS est trop pénalisante pour la distance donc pour l'incidence financière.

Si RENNES et le département d'Ille-et-Vilaine bénéficient au maximum du gain de temps, la pointe Bretagne et surtout le Finistère a l'impression d'un isolement relatif. L'amélioration des relations entre la capitale régionale et ses principales villes doit aussi être un enjeu, car dans le projet présenté, RENNES est plus proche de PARIS que BREST de RENNES.

.../...

En terme d'aménagement du territoire, la desserte du T.G.V. laisse espérer l'arrivée de nouvelles activités d'où l'importance du développement de centre d'affaires autour des gares, c'est l'option prise par la ville de RENNES où la gare en cours de construction a fait l'objet d'une opération d'urbanisme sur la ville. Le nouveau schéma ne peut que renforcer ce projet.

## 2 - PROPOSITIONS DE MODIFICATION DU SCHEMA

- La principale revendication de la région vis-à-vis du projet de schéma de liaisons à grande vitesse concerne un temps de parcours de BREST et QUIMPER à PARIS de moins de trois heures. Ce gain de temps peut être obtenu par l'amélioration des lignes RENNES - BREST et RENNES - QUIMPER et par le contournement de RENNES, ce dernier devrait être inscrit dans le schéma afin de préserver l'avenir.

- Une liaison rapide avec le Sud-Ouest permettant des relations T.G.V. avec BORDEAUX a été estimée nécessaire par le groupe mais aussi par les élus régionaux. Cette liaison devrait être étudiée et inscrite au schéma.

## 3 - RECOMMANDATIONS EN MATIERE D'ETUDES

- Une étude pour l'amélioration des lignes entre RENNES et BREST et RENNES - QUIMPER devrait être engagée afin d'examiner les différentes possibilités d'atteindre les 200 km/h sur l'ensemble du parcours (suppression de passages à niveau, rectification, tracé nouveau, systèmes pendulaires), d'en estimer le coût, le gain de temps espéré et la rentabilité. La Région est favorable à cette étude avec la participation de la S.N.C.F. et de l'Etat.

- L'étude du tracé du contournement de RENNES, dont l'inscription est souhaitée au schéma, revêt un grand caractère d'urgence car le S.D.A.L. est en cours de révision et les points de passage sont très limités. Cette étude serait à examiner avec l'option d'un doublement du contournement autoroutier de RENNES, celui-ci devant être saturé à moyen terme.

- En plus des améliorations envisagées ci-dessus, la grande préoccupation reste l'avenir des liaisons ferroviaires transversales et non T.G.V.

- Enfin, un examen sommaire à l'horizon de 25 ans (celui du schéma T.G.V.) de l'avenir des autres modes de transport (autoroutes, aéroports... en incluant aussi le transport de marchandises) pourrait soulever d'autres besoins de complémentarité que ceux que le schéma ferroviaire voyageurs T.G.V. évoque, ainsi le besoin éventuel d'un grand aéroport international pour l'Ouest.

- Egalement il est nécessaire de souligner que la réalisation du schéma de lignes T.G.V. ne saurait entraîner de diminution du niveau de service sur les lignes transversales actuelles.

Au contraire, la S.N.C.F. devra s'engager à y maintenir un niveau d'investissement et d'effort commercial propres à assurer le développement souhaité de leurs trafics.

- Enfin, ne serait-il pas opportun d'entamer une réflexion sur les besoins régionaux ou interrégionaux d'infrastructures de transport à l'horizon 20 - 25 ans ; cette question a été évoquée au C.R.T. qui souhaite la voir réaliser dans les meilleurs délais.

Orléans, le 20 décembre 1990

**T.G.V. Villes et territoires**

---

**I - Les grands enjeux**

Ils s'articulent autour des préoccupations suivantes :

- o avoir des relations ferroviaires de haute, voire très haute qualité entre les principales villes de la région Centre et les grandes plates-formes européennes, l'aéroport de Roissy en particulier (intégration dans le réseau européen interconnecté à grande vitesse) ;
- o avoir des relations de haute qualité depuis la région Centre avec les principales métropoles françaises, notamment avec celles du Massif Central et de la façade atlantique, avec lesquelles la région Centre entretient des relations privilégiées ;
- o le dynamisme des deux départements du Sud de la région Centre est en retrait par rapport à celui des autres départements ; dans ces deux départements (Cher et Indre) les principales villes (Bourges, Vierzon, Châteauroux) constituent les points d'appui du développement : il importe que ces villes soient convenablement situées (et desservies) sur le futur réseau de lignes à grande vitesse ;
- o la région Centre possède des espaces naturels (forêt d'Orléans, Sologne) d'une grande valeur écologique, qu'il convient de préserver de toute atteinte profonde par des infrastructures nouvelles lourdes.

En définitive, ces divers enjeux ou préoccupations relèvent à la fois d'une logique de relations interurbaines au sein de l'Europe de l'Ouest, d'une logique d'aménagement du territoire, et d'un souci de préservation de l'environnement.

**II - Les grands problèmes qui se posent**

- o Le T.G.V. Aquitaine prolongera le T.G.V. Atlantique en direction du Sud-Ouest. La région Centre - qui entretient des relations privilégiées avec les régions du Sud-Ouest et de la façade atlantique - doit avoir un accès commode à ce T.G.V. Aquitaine au niveau de Tours.
- o Les principales villes de la région Centre sont assez proches de la capitale et situées sur des lignes déjà aptes, ou adaptables, à la grande vitesse (200 - 220 km/h). Les gains (temps donc trafic) à attendre de la desserte de ces villes par des lignes nouvelles à très grande vitesse, sont en conséquence plus limités.

C'est pourquoi les temps de parcours de ou vers la capitale ne doivent pas constituer le seul critère, les enjeux s'exprimant davantage - comme indiqué ci-dessus en I - en termes de relations interurbaines et d'aménagement du territoire.

### III - Recommandations pour amender le schéma

- o Abandon de la desserte de Limoges à partir du T.G.V. Aquitaine par une bretelle Poitiers - Limoges ;
- o raccordement au barreau sud d'interconnexion en Ile-de-France des T.G.V. Atlantique et Limousin ;
- o réalisation sous forme de ligne nouvelle apte à la très grande vitesse d'un axe Brétigny - Orléans - Vierzon, en l'intégrant au maximum aux trouées correspondant aux lignes existantes (préservation de l'environnement) ; à partir de Vierzon cet axe doit desservir, soit par des lignes nouvelles, soit par des lignes existantes aménagées pour la grande vitesse (220 km/h) les agglomérations de Bourges et de Châteauroux ; au delà de Châteauroux, maintien de la solution T.G.V. Limousin telle que proposée au projet de schéma ;
- o suppression de la trouée nouvelle Brétigny - Gien qui porterait notamment une atteinte inacceptable au massif forestier continu s'étendant d'Orléans à Gien - l'Auvergne pouvant être desservie à partir de l'axe Paris - Orléans - Vierzon - Bourges - Nevers (solution dite du Y renversé).

### IV - Recommandations en matière d'études pour les choix à opérer

- o Etude du contournement d'Etampes et du raccordement au barreau sud de l'interconnexion.
- o Etude complète de la solution du Y renversé : d'une part validation de la possibilité de construire entre le sud d'Etampes et Vierzon une ligne nouvelle par extension de la plate-forme de la ligne existante, d'autre part étude des solutions pour relier Vierzon, Bourges et Nevers ; calcul des temps de parcours, du nombre de voyageurs potentiel, et des taux de rentabilité.
- o Etude particulière sur l'agglomération tourangelle. Deux préoccupations sont à prendre en compte :
  - \* vérifier la compatibilité du prolongement du T.G.V. vers Poitiers avec les infrastructures linéaires existantes et prévues au sud de Tours (autoroutes A 10 Tours - Poitiers ; A 85 Angers - Tours - Vierzon ; contournement est de Tours par l'autoroute A 10 ; boulevard périphérique de Tours),
  - \* étudier l'opportunité de construire une gare T.G.V. dans l'agglomération tourangelle, bien raccordée au réseau ferré classique.

Etude particulière sur l'agglomération orléanaise d'une part du contournement éventuel de l'agglomération par la ligne nouvelle T.G.V. et d'autre part de l'éventualité de la création d'une gare T.G.V.

## TGV-EST - ENJEUX ET IMPACTS EN CHAMPAGNE-ARDENNE

### Note de Synthèse

-----

#### TRACE

Le tracé proposé par M. ESSIG est accepté en Région CHAMPAGNE-ARDENNE sauf au droit de REIMS. Certains demandent à ce que le TGV-EST passe au Nord de REIMS ce qui permettrait de créer la gare-bis près de l'aérodrome de BETHENY et avoir ainsi une correspondance facile entre l'avion et le TGV. Dans notre rapport du 13 novembre 1990, nous avons montré que le tracé est plus intéressant. Une étude plus précise sera nécessaire pour réfuter les arguments des élus. De même, une étude incluant le contournement autoroutier de REIMS est nécessaire montrant l'intérêt d'implanter le TGV au Nord de l'autoroute. La Direction des Routes devra financer les études préalables à la DUP du contournement autoroutier.

#### ETUDE DE RESTRUCTURATION DU RESEAU DE TRANSPORT

De nombreuses villes : TROYES, CHAUMONT, SAINT-DIZIER, VITRY-le-FRANCOIS, CHALONS/MARNE risquent d'avoir moins de trains vers PARIS ou vers l'Est. Il est nécessaire de lancer une étude de restructuration du réseau de transport.

#### ETUDES D'URBANISME ET D'AMENAGEMENT

La desserte de la gare centrale de REIMS par TGV et la création de la gare-bis de REIMS-BEZANNES vont permettre un développement de ces deux pôles. Il convient de les protéger en créant une ZAD et de lancer deux études permettant de déterminer les dispositions à prendre POS, ZAC ... pour profiter de la desserte TGV en créant des emplois et en évitant les cités-dortoirs. Des crédits d'études seront nécessaires en 1991.

La desserte de l'agglomération rémoise par TGV permettra de développer le tourisme à REIMS et dans la Région. Un crédit d'étude sera nécessaire pour déterminer l'impact du TGV sur le tourisme de la Région CHAMPAGNE-ARDENNE.

.../...



La décision de créer le TGV-EST et une gare à REIMS permettra d'appuyer la candidature de REIMS pour l'implantation de l'Institut Supérieur des Techniques et des Sciences du Vivant. Si une telle décision est prise, il conviendra d'étudier les conséquences sur l'ensemble de l'agglomération rémoise.

Le Directeur Régional,

M. SCHWIRTZ

19 NOV. 1990

NOTE DE SYNTHÈSE RELATIVE AU PROJET  
DE SCHEMA DIRECTEUR NATIONAL DES LIAISONS FERROVIAIRES  
A GRANDE VITESSE

---

Pour la Région de Franche-Comté, le projet de Schéma Directeur National des liaisons ferroviaires à Grande Vitesse contient après A36 et A39 des éléments globalement très favorables à la poursuite du développement de ses communications et à son intégration au sein de l'Europe.

A l'occasion des nombreuses réflexions sur le projet de Schéma auxquelles la DRE a largement participé, la Région a également précisé les différents enjeux la concernant directement. Les principaux responsables ont pu prendre conscience en se rapprochant des régions voisines et de la Suisse, de la complexité de certaines options offertes en particulier entre BESANCON et LYON ainsi que pour les liaisons avec GENEVE et LAUSANNE.

Le présent rapport fait d'abord le point en ce qui concerne les enjeux qui apparaissent se situer en amont de l'approbation prochaine du Schéma Directeur puis aborde ensuite les aspects qu'il convient d'approfondir parallèlement ou en aval de l'approbation du Schéma.

PREMIERE PARTIEENJEUX DU PROJET DE SCHEMA DIRECTEUR NATIONAL1. Les fonctions nationales et européennes de transport du système TGV.1.1 4 fonctions principales de desserte du "Grand Est"

apparaissent indépendamment du TGV Est dans le projet de Schéma :

- La liaison PARIS BALE avec rattachement de ZURICH et BERNE et de la SUISSE ALLEMANIQUE
- La liaison RHIN-RHONE avec ses prolongements tant vers le Sud sur LYON, BARCELONE et MADRID en PROVENCE COTE D'AZUR que vers le Nord sur STRASBOURG, FRANCFORT et le réseau Allemand
- La liaison PARIS LAUSANNE et NEUCHATEL par DIJON et DOLE et l'ouverture sur le réseau de la SUISSE ROMANDE à défaut de son prolongement sur MILAN (Simplon) et l'ITALIE très largement court-circuité par la liaison LYON TURIN
- La liaison Nord-LORRAINE - NANCY - DIJON - VALLEE DU RHONE susceptible d'intéresser à terme la SARRE à défaut du rattachement plus au nord de BRUXELLES en majeure partie desservie par les TGV Nord et Sud Est.

1.2 L'intérêt d'un tronç commun MULHOUSE - BELFORT - BESANCON se prolongeant au moins jusqu'au niveau de DOLE apparaît très fortement et a d'ailleurs bien été en fin de compte ressenti comme tel lors des délibérations des assemblées régionales voire départementales et du Comité Régional des Transports.

Il apparaît en effet que certaines difficultés relatives à l'intégration dans l'Environnement du REVERMONT de solutions plus directes à partir de BESANCON vers LYON (1) ne sont compensées ni par d'importants gains de temps sur RHIN-RHONE ni par l'espoir réel de points d'arrêts (gares) Jurassiens. Le tronç commun étant plus court la dépense finale d'infrastructure est vraisemblablement majorée d'autant et la BOURGOGNE se voit très difficilement rattachée à la fonction RHIN-RHONE si ce n'est par des correspondances avec LYON ou BESANCON. Pour la même raison il apparaît plus complexe de rattacher la 4e fonction LORRAINE-LYON qui s'en trouverait pénalisée.

1.3 Le maintien de la desserte de la SUISSE ROMANDE (LAUSANNE, NEUCHATEL) par DIJON DOLE et le HAUT JURA se trouve directement menacé, en temps de parcours, par l'option MACON GENEVE qui figure parmi "les dessertes en cours d'étude" sur la Région RHONE ALPES

Sauf si la SUISSE ne parvenait pas à intégrer le système TGV au-delà de GENEVE dans un RAIL 2000 proche de la saturation notamment sur GENEVE-LAUSANNE il est à priori peu vraisemblable (2) que des améliorations substantielles de DIJON LAUSANNE tant du côté Français (au moins entre DIJON DOLE et MOUCHARD) que du côté SUISSE (entre VALLORBE et LAUSANNE) puissent, sans dépenses excessives, maintenir cette desserte durablement concurrentielle d'un PARIS (ou DIJON) MACON GENEVE.

Ce point mérite toutefois d'être approfondi (3) et, dans le doute, ne serait ce que de l'échéance de réalisation partielle ou totale de MACON GENEVE à défaut des variantes LYON BOURG et CHAMBERY ANNECY GENEVE, la liaison DIJON DOLE FRASNE (VALLORBE LAUSANNE) pourrait être considérée non pas comme simple ligne existante empruntée par les TGV mais comme ligne existante partiellement aménagée. En tout état de cause le rattachement de cette liaison sur PARIS BALE outre DOLE et DIJON constitue l'option minimale.

(1) du type S4 dans les premières études annexées de la SNCF ou directement branchées sur BOURG EN BRESSE et le contournement de LYON.

(2) d'après les informations recueillies auprès de la SNCF

(3) une étude a été décidée par le Conseil Régional et la Communauté du Travail du Jura.

1.4 Enfin, comme la BOURGOGNE, la FRANCHE-COMTE et sans doute la LORRAINE et RHONE-ALPES ont intérêt à voir aménagée la liaison NANCY-DIJON et que celle-ci soit rattachée à RHIN-RHONE au nord de DOLE. Le bilan global et la rentabilité de ces deux améliorations méritent également d'être précisées.

## 2. Les fonctions régionales du système TGV en FRANCHE-COMTE

2.1 Le poids des bassins de populations susceptibles d'être "rattachées" confirme l'intérêt des gares évoquées dans les études annexées par la SNCF :

a- Aire Urbaine de Belfort, Montbéliard, Héricourt, Delle (plus de 330 000 hb) (1) avec une gare nouvelle au Sud de BELFORT dont l'influence atteindra LURE-LUXEUIL et PORRENTROY/DELEMONT.

b- Agglomération du Grand Besançon avec rattachement de VESOUL (plus de 200 000 hb) avec une gare nouvelle entre BESANCON et VESOUL.

c- Agglomération DIJONNAISE et DOLOISE avec rattachement de LONS LE SAUNIER et d'une partie du JURA (nettement plus de 200 000 hb) qui pose la question complexe de la localisation d'une gare nouvelle assurant entre DOLE et DIJON si possible l'ensemble des dessertes liées aux 4 fonctions décrites au paragraphe 1.

Parmi les solutions qui devraient être précisées entre S3 (proximité de DOLE AUXONNE) et S5 ou S0 (proximité de DIJON GENLIS) l'intérêt de la FRANCHE-COMTE mais surtout celui de l'axe européen RHIN-RHONE poussent vers une solution la plus proche de S3 qui pénalise le moins possible le temps de parcours sur le flux majeur. Il convient cependant de confirmer si les différents tracés de RHIN-RHONE conditionnent ou non directement l'implantation d'au moins une gare nouvelle entre DIJON et DOLE et dans quelle mesure les variantes modifient sensiblement l'accès de la BOURGOGNE à la fonction RHIN-RHONE.

(1) L'annexe 6 SNCF mériterait de ce point de vue d'être "corrigée"

En conclusion de cette première partie relative aux enjeux du projet de Schéma Directeur des liaisons à Grande Vitesse en vue de son approbation prochaine, il apparaît :

- l'intérêt majeur de RHIN-RHONE, de ses quatre fonctions et de son tronc commun jusqu'à DOLE
- l'intérêt de l'adoption d'une branche Sud vers MACON laissant ouverte la recherche ultérieure de tracés plus précis entre DOLE et DIJON ainsi que la localisation et les finalités d'une gare commune
- la nécessité d'étudier, afin de confirmer dès l'adoption du Schéma, l'intérêt d'aménagement, partiel, ou plus complet, des liaisons NANCY-DIJON et DIJON-DOLE-LAUSANNE avec le rattachement de PONTARLIER-NEUCHATEL en fonction notamment pour cette dernière liaison des décisions et des échéances éventuelles relatives à MACON-GENEVE et, en SUISSE, à l'accroissement réel de capacité entre GENEVE et LAUSANNE.
- l'intérêt des 2 gares de BESANCON VESOUL et de l'AIRE URBAINE DE BELFORT-MONTBELIARD-D'HERICOURT-DELLE qui résulte du nombre des populations desservies par rabattement ferroviaire ou routier respectivement supérieur à 200 000 et 330 000 habitants.



13 DEC. 1990

*DIRECTION RÉGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT*  
*DIVISION DES INFRASTRUCTURES ET DES TRANSPORTS*  
**Groupe Transports en Commun**  
**CS/CH**

**NOTE de synthèse**  
**T.G.V. Villes et Territoires**  
**1ère étape**

---\*---\*---

**- I - GRANDS ENJEUX ET PROBLÈMES IDENTIFIÉS.**

La DRE travaille actuellement à la révision du SDAURIF. Les enjeux mentionnés ci-dessous sont à replacer dans ce contexte.

**Enjeux transports.**

Le tracé de l'interconnexion sud de l'Ile de France pose des problèmes importants d'insertion ainsi que l'arrivée sur Paris du TGV Auvergne. Des solutions variantes sont proposées. Des études complémentaires seraient à réaliser.

Le raccordement éventuel du TGV Normandie à l'interconnexion (barreau Nord) nécessite également des études plus approfondies.

En ce qui concerne l'exploitation, des inquiétudes persistent quant à la desserte de la gare de Massy malgré les précisions de la SNCF.

L'inscription éventuelle au schéma directeur d'un barreau Ouest et d'une gare à La Défense demande à être étudiée.

.../...

Les conséquences sur la circulation régionale ferroviaire devront faire l'objet d'une attention particulière. Une analyse fine de l'ensemble des incidences limitrophes reste entière car il paraît impossible de prolonger les dessertes banlieue actuelles afin de ne pas fragiliser le réseau banlieue. Quelle solution retenir pour les villes situées entre 50 et 150 km de Paris (Bassin Parisien) non desservies par le TGV ?

L'implantation des gares bis doit être soignée afin d'assurer de bonnes correspondances avec les réseaux existants et ceux qui seront définis dans le cadre du SDAU (rocade).

### Enjeux aménagement.

Le schéma directeur permet de faire le constat du renforcement de la région capitale face aux autres métropoles.

Sauf exception, les villes du Bassin Parisien ne trouvent pas de solution de desserte actuellement. Ces villes souhaitent un accès rapide aux plates-formes aéroportuaires, aux gares d'interconnexion TGV et aux centres d'affaires de Paris et de la périphérie. Quel rôle pourraient jouer les futures rocades ?

Une compatibilité avec les grands objectifs exposés dans le Livre Blanc sur l'aménagement de l'Ile de France (fonctionnement polycentrique, revitalisation de la première couronne) doit être assurée.

Il faudrait pouvoir cerner l'impact des gares TGV dans des sites tels que Roissy, Marne la Vallée, Melun Sénart, Massy, La Défense et Cergy éventuellement.

Par ailleurs, se pose la question de la création de gares bis supplémentaires dans des secteurs stratégiques (Seine Amont, Saint-Denis, Seine Aval, plate-forme d'Orly).

Ce schéma directeur fera-t'il émerger des sites favorables pour une éventuelle 6ème ville nouvelle et un 3ème aéroport ?

Ces points seront à préciser dans le cadre de la révision du SDAU.



- II - RECOMMANDATIONS EN VUE DE MODIFIER LE SCHEMA NATIONAL.

Aucune modification particulière n'est proposée par rapport aux principes énoncés dans le schéma directeur. Il se pose cependant le problème de l'ajout d'un barreau ouest (gare à La Défense) et de la fusion éventuelle des arrivées TGV Auvergne et TGV Limousin sur Paris.

- III - SUITES A DONNER.

Dans l'ensemble, les emprises du schéma directeur ne sont pas remis~~s~~ en cause. Cependant, les études de variante devront aboutir au choix des meilleurs tracés en priorité pour l'interconnexion Sud et le TGV Auvergne. Les options retenues pour le TGV Normandie et la desserte de La Défense devront également faire l'objet d'analyses plus fines.

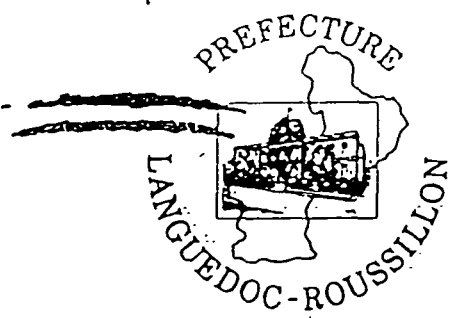
Les insertions des lignes nouvelles dans la Région devront être particulièrement soignées notamment dans les zones sensibles (franges de l'agglomération, zones naturelles). Il faudra également prendre en compte les choix d'aménagement qui seront arrêtés dans le nouveau SDAU.

\*  
\*                      \*  
\*

48

V  
A

République Française



1990
0305

LB

Direction Régionale de l'Équipement

Montpellier, le 19 novembre 1990

DIRECTION/N° 120/90

SLP

Le Directeur régional

à

Monsieur le Ministre de l'Équipement  
 du Logement, des Transports  
 et de la Mer  
 DIRECTION DE L'ARCHITECTURE  
 ET DE L'URBANISME  
 DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES  
 92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX 04

sous couvert de Monsieur le Préfet  
de région

20 NOV 1990
F1

OBJET : Exercice T.G.V. Villes et Territoires.

REF. : Circulaire du 6.7.90.

Le rapport ci-joint constitue une synthèse des premiers travaux réalisés depuis l'été avec les 4 D.D.E. principalement concernées (Pyrénées Orientales, Aude, Hérault, Gard), la D.R.A.E. et le C.E.T.E. Méditerranée. De plus, les travaux relatifs au secteur d'Avignon et de Nîmes ont été conduits en coopération étroite avec la D.R.E. Provence-Alpes-Côte d'Azur et la D.D.E. du Vaucluse. Cette première étape a été conclue par une journée de travail qui a rassemblé, outre les services déjà nommés, la S.N.C.F. (M. AMANS, Directeur régional, et M. IZARD, chargé du projet T.G.V. Méditerranée pour la Provence) et deux experts extérieurs : M. A. BIEBER, Directeur à l'I.N.R.E.S.T., M. JANVIER, consultant, spécialiste dans le domaine de l'aménagement. M. F. PLASSARD, Directeur au Laboratoire d'Economie des Transports à l'Université de Lyon I a également apporté un concours actif à ces travaux.

Un commentaire préalable doit être fait compte tenu du contexte particulier du Languedoc-Roussillon : la décision d'arrêter dans les prochains mois un tracé pour le T.G.V. Méditerranée à la suite de la mission confiée à M. QUERRIEN, ne rend-elle pas trop tardif cet exercice ?

.../...

Si les travaux réalisés montrent bien qu'un choix de tracé devrait idéalement suivre le débat sur les besoins (avec qui le T.G.V. doit-il se mettre en relation) et sur la desserte et l'aménagement du territoire (les gares, leur accessibilité, leur intégration dans l'aménagement de l'espace), il apparaît encore temps d'approfondir les points ci-dessus de façon à avoir les premières réponses au moment où devront être arrêtées les décisions de principe sur les tracés du T.G.V. Méditerranée.

Les enjeux principaux qui ont été mis en évidence sont les suivants :

1. Les premiers travaux ont mis en lumière l'intérêt majeur du T.G.V. pour la relation du Languedoc-Roussillon avec les métropoles du Grand Sud (Nice, Marseille, Toulouse, Bordeaux), Lyon et la région Rhône-Alpes, Barcelone et Turin et pour relier entre elles ces métropoles. Le T.G.V. offre en effet dans ce cas une amélioration des temps de trajet considérable compte tenu des performances actuelles du train et des modes concurrents. A l'opposé dans le cas des liaisons avec Paris, le T.G.V. offre en fait une solution alternative et (ou) complémentaire à celle de l'avion. Par rapport à cet enjeu, la réalisation du barreau Sud au "point triple" Avignon - Nîmes - Arles est capitale pour le Languedoc-Roussillon, mais aussi pour l'ensemble des régions du Grand Sud. La manière dont sera conçu et géré le système T.G.V. sur le tronçon commun Méditerranée - Grand Sud qui va en gros d'Avignon à Narbonne ne l'est pas moins. Il est peu réaliste économiquement et techniquement de penser que l'on multipliera les liaisons directes. Des possibilités d'organiser des correspondances entre T.G.V., par exemple entre un Bordeaux-Nice et un Barcelone-Lyon devraient donc être prévues soit aux "points triples" qui constituent les extrémités de ce tronçon commun, soit (et) dans une des gares principales du tronçon commun. Il faut impérativement intégrer cette préoccupation dans les choix à faire en matière de gare (et de morphologie du réseau) dans le secteur d'Avignon-Nîmes-Arles et dans la section Béziers-Narbonne. Dans l'un et l'autre cas, la fonction correspondance et la fonction desserte du territoire environnant se conforteraient. Cette fonction de correspondance doit également être prise en compte dans l'analyse du cas de Montpellier.

2. La S.N.C.F. envisage d'utiliser, sauf exception, les gares actuelles comme points d'arrêt du T.G.V., les projets de gares nouvelles (gares-bis) ne jouant qu'un rôle subsidiaire. Cette question doit être éclairée rapidement par les éléments suivants :

- fonctions de la gare : accès aux centres villes mais aussi dessertes d'autres espaces (comme les zones d'activités périphériques ou les zones touristiques littorales) ; rôle de correspondance ;

- capacité des gares actuelles et de leurs accès à faire face au trafic attendu (et coût des aménagements nécessaires) ;

- possibilité (et volonté) d'intégrer la gare (actuelle ou nouvelle) dans un projet urbanistique ;

- éventualité d'une activité messagerie ou transport de produits de haute valeur ajoutée (électronique, matériel médical, primeurs ...).

Il faut en priorité traiter le cas de Montpellier et Perpignan.

3. La grande vitesse étant peu compatible avec des arrêts multiples, la plupart des villes (en Languedoc-Roussillon comme ailleurs) ne peuvent espérer être desservies directement que vers un petit nombre de destinations, voire une seule (Paris) et avec des fréquences parfois modestes. Si l'on veut éviter de créer des disparités de dessertes excessives entre agglomérations, il faudra concevoir un système de rabattement ferroviaire performant vers les gares principales pour bénéficier de fréquences complémentaires vers Paris et de T.G.V. vers d'autres destinations. Il est probable que cette offre ferroviaire devra être plus proche en qualité du T.G.V. que du T.E.R. actuel. Elle pourrait par ailleurs assurer des relations "intercités", qui ne sont pas du ressort du T.G.V., entre les grandes villes du Languedoc-Roussillon et aussi avec des villes voisines. Il y a une réflexion générale qui doit être lancée rapidement dans le contexte particulier de cette région (schéma linéaire des villes).

4. Plusieurs secteurs du territoire régional, (sites touristiques du littoral et de l'arrière-pays et certaines agglomérations comme Alès) seront relativement éloignés du T.G.V. et de ses points d'arrêt principaux. Quelles améliorations du système de transport (routes, services routiers ou ferroviaires) doivent-elles être envisagées ?

5. Le T.G.V. aura un impact sur le transport aérien qui doit être apprécié sous trois angles :

- le T.G.V. est-il susceptible de rendre l'exploitation de certaines lignes problématiques ?

- le rythme des investissements des différents aéroports doit-il être revu ?

- le T.G.V. peut-il constituer un mode d'approche de plates-formes aériennes internationales comme Satolas et Roissy depuis le Languedoc-Roussillon ou aussi bien drainer une clientèle extérieure vers les aéroports du Languedoc-Roussillon ?


6. La mise au gabarit U.I.C. en Espagne assurera la continuité ferroviaire avec la France et l'Europe. L'impact sur les activités de transport de marchandises et sur le rôle du centre de transbordement de Cerbère doit être apprécié pour mettre, le cas échéant, en place des mesures d'accompagnement pour les professions concernées.

Sur ces six points, la poursuite des réflexions est indispensable. Elle doit être conduite avec une participation active de la S.N.C.F., le cinquième nécessitant de plus une coopération étroite avec les services de l'aviation civile.

C'est sur ces points que je vous propose de poursuivre les travaux entrepris dans les prochains mois, étant observé que si des conclusions définitives ne pourront être tirées à l'horizon de février 1991, on est en droit d'attendre des éléments permettant d'éclairer les choix les plus immédiats à opérer (gares nouvelles notamment).

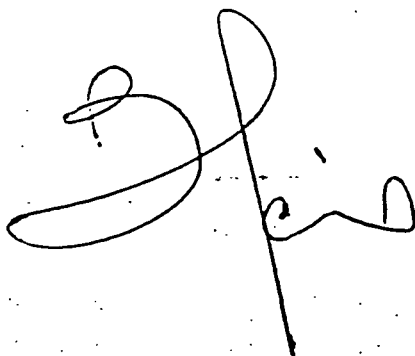
Sur la plupart de ces questions, il faudra ensuite associer à la réflexion les acteurs locaux concernés (collectivités territoriales, chambres de commerce ...). L'exercice conduit selon vos instructions sous forme d'une réflexion interne à l'administration de l'Etat, devrait alors donner à celle-ci la base pour un travail approfondi avec ses partenaires.

Le directeur régional,



J.P. GIBLIN

Le Préfet,  
de la Région Languedoc-Roussillon  
Préfet de l'Hérault



Bernard GÉRARD



LIMOGES, le 21 Décembre 1990

Référence :

Affaire suivie par :

EXERCICE "T.G.V.-VILLES ET TERRITOIRES"  
EN REGION LIMOUSIN

NOTE DE SYNTHÈSE DE LA 1ère PHASE ET SUITES POSSIBLES

-----

RESUME DES TRAVAUX DU GROUPE DE TRAVAIL

-----

Dans le cadre de la première phase de l'exercice "T.G.V.-villes et territoires", le groupe de travail constitué en Limousin a émis un avis technique sur le schéma directeur des T.G.V., en se penchant sur les questions suivantes :

- conséquences sur l'accessibilité de la région et, par voie de conséquence, sur l'aménagement du territoire.
- autres conséquences en matière de transports
- impact sur l'environnement et l'aménagement urbain

Cet avis technique s'est attaché en particulier aux incidences du choix à effectuer parmi les trois options ouvertes pour le T.G.V. Limousin : aménagement de la ligne PARIS-ORLEANS-LIMOGES (solution de base du schéma directeur) ; raccordement au T.G.V. AQUITAINE près de POITIERS ; solution de type "Y renversé" combinant les T.G.V. AUVERGNE et LIMOUSIN.

Le raccordement au T.G.V. AQUITAINE près de POITIERS présente plusieurs avantages : ouverture du LIMOUSIN vers le POITOU-CHARENTES, possibilité de connexions plus nombreuses vers ROISSY, le Nord et l'Est, pas de problème majeur sur le plan de l'environnement. Cette solution présente en revanche l'inconvénient d'être moins performante en temps pour les relations avec PARIS au départ de l'un des départements de la Région (la CREUSE), la différence n'étant toutefois véritablement sensible qu'avec les solutions de type "Y renversé".

La solution de base a l'avantage d'irriguer à la fois la Région CENTRE et le LIMOUSIN, mais elle n'est guère meilleure pour la desserte de la CREUSE que la situation actuelle et moins intéressante que la variante POITIERS pour les relations vers l'Ouest, ROISSY, le Nord et l'Est. Elle présenterait l'intérêt d'une diversification des axes T.G.V. Nord-Sud, pouvant être justifiée pour répondre à une saturation à long terme du T.G.V. ATLANTIQUE (il conviendrait que la S.N.C.F. se prononce plus nettement sur les risques futurs d'une telle éventualité) et dans une optique de desserte plus équilibrée du territoire national.

Mais, de ce dernier point de vue, ce sont les solutions de type "Y renversé" qui irriguent le plus de régions et en particulier celles du MASSIF-CENTRAL. Par ailleurs, ces solutions sont un peu meilleures pour la CREUSE. Mais les possibilités de desserte vers ROISSY, le Nord et l'Est risquent d'être limitées.

Enfin, il faut tenir compte des critères fondamentaux que constituent le coût et la rentabilité. La solution par CHATEAUROUX-ORLEANS ou bien encore les solutions dites du "Y renversé", sont nettement moins favorables à cet égard et pour certaines assez irréalistes, même si les collectivités pouvant participer au financement seraient alors plus nombreuses (mais intéressées à des degrés divers).

#### RECOMMANDATIONS DU GROUPE DE TRAVAIL

---

Le T.G.V. LIMOUSIN ne semblant pas pouvoir être réalisé rapidement, il ne paraît pas utile dans notre Région de se pencher, dès à présent, sur des questions d'ordre préopérationnel telles que les relations à assurer par T.G.V., l'adaptation concomitante des transports régionaux, la valorisation de l'effet T.G.V. aux plans économique et touristique etc...

La deuxième phase de l'exercice "T.G.V.-villes et territoires" pourrait donc être consacrée en LIMOUSIN à traiter des aspects qui impliqueront des réservations foncières :

- tracé de la ligne nouvelle pour la solution retenue au schéma directeur ou mieux pour les options qui resteraient ouvertes si on décidait, (comme le groupe de travail le préconise et comme le Préfet de Région l'a récemment demandé) de réserver diverses possibilités jusqu'à la décision opérationnelle, de façon à ne pas rejeter hâtivement telle solution qui pourrait s'avérer le moment venu, la meilleure; ces études de tracé (à conduire "en transparence" avec la S.N.C.F.) devraient dans le cas d'espèce s'attacher essentiellement à l'intégration dans l'environnement aux franchissements délicats et, dans le cas de l'option par POITIERS, à la traversée de la périphérie de LIMOGES (étude à mener en liaison avec la révision du schéma directeur de l'agglomération, qui va démarrer).

- aménagement des abords des gares de LIMOGES et BRIVE : accès, stationnement, réalisation éventuelle de logements, bureaux, commerces et services (à partir d'estimations du marché potentiel à réaliser) ; études à mener en relation avec la révision prochaine des schémas directeurs de LIMOGES et BRIVE.





Direction  
Régionale de  
l'Équipement

Lorraine

4, bis avenue  
de Latre de Tassigny  
BP 1021  
57036 Metz cedex 1  
Téléphone  
87.66.75.33  
Télécopie  
87.63.55.66  
Télex  
DRE LOR 861 271 F

Réf :

METZ, le 19 DEC. 1990

## T G V - VILLES ET TERRITOIRES

### Synthèse de la note de 1ère Phase ENJEUX et RECOMMANDATIONS

#### 1 - Les enjeux de niveau national et européen

##### 1.1 La connexion avec le réseau Allemand

Le TGV occupera une place déterminante dans le futur réseau européen. Le choix qui sera fait avec l'Allemagne pour l'acheminement du trafic PARIS-FRANCFORT est à ce titre déterminant pour la LORRAINE, car il conditionne la desserte de FORBACH et du bassin houiller mosellan.

Les points suivants représentent des enjeux majeurs pour la Lorraine en terme de réalisation dans le temps par rapport à la ligne principale :

- raccordement de HERNY avec la ligne METZ-SARREBRUCK,
- modernisation de la ligne existante jusqu'à MANNHEIM.

##### 1.2 TGV Est et Liaison Rhin-Rhône

Cette future liaison à grande vitesse et notamment la priorité qui pourrait lui être donnée par rapport au TGV Est ne peut laisser les Lorrains indifférents.

Il ne faudrait pas sous-estimer l'enjeu que représenterait un renversement de l'ordre de priorité et les conséquences désastreuses pour la Lorraine qui ne manqueraient pas d'être entraînées (faut-il rappeler que les collectivités territoriales se sont déjà prononcées sur leur participation au financement du TGV Est).

### 1.3 La ligne Nord-Sud : LUXEMBOURG - METZ - NANCY - DIJON

Le projet de schéma directeur prévoit la circulation de rames TGV sur la ligne existante à 160 km/H.

Le Conseil Régional de Lorraine mais également celui de Bourgogne ont demandé dans leur avis sur le schéma directeur, une modernisation de cette ligne en vue de porter sa vitesse de référence à 200-220 km/H (à noter que dans le schéma retenu par la CEE, la liaison BRUXELLES - LUXEMBOURG - METZ apparaît comme une ligne aménagée à + 200 km/H).

Cette question doit être approfondie compte tenu des avantages que cela pourrait présenter aux plans économique et de l'aménagement du territoire.

## 2 - Les enjeux de niveau régional

### 2.1. La Gare Lorraine et l'espace métropolitain entre NANCY et METZ

Les études conduites dans le cadre de la Mission ESSIG ont conclu sur la réalisation d'une gare complémentaire "LORRAINE" à proximité de l'autoroute A31 et du futur aéroport régional entre METZ et NANCY, mais sans connexion possible avec le réseau SNCF régional.

Cette implantation pose plusieurs problèmes et nécessite des réflexions et études complémentaires, les questions à approfondir devant porter :

\* au niveau de l'implantation :

- sur le surcoût exact d'une gare implantée dans la vallée en correspondance avec la ligne existante,

- l'étude de faisabilité d'un nouveau barreau ferroviaire entre METZ et NANCY (si l'implantation préconisée dans le rapport ESSIG était retenue),

\* sur l'impact au niveau régional et les éléments synergiques à prendre en compte pour le développement de la métropole METZ-NANCY et notamment l'espace médian : conjonction de trois moyens de transport puissants (autoroute A31, aéroport régional, gare TGV) existants, en cours ou projetés (doublement de l'autoroute A31) dans un même espace. La valeur d'avenir de cet espace ne peut être anéantie par laisser faire, ce qui suppose :

- une nouvelle redéfinition des schémas directeurs et notamment du SDAU de Pont à Mousson
- des mesures de protection foncière à court terme sur les sites stratégiques pouvant aller jusqu'à des acquisitions foncières.

### 2.1.2 La gare Meusienne

Une attention particulière doit être portée sur la demande des élus meusiens et régionaux en faveur de la création d'une gare "Meuse" au croisement de la ligne nouvelle avec la RN 31 BAR LE DUC - VERDUN.

Le groupe de travail a relevé l'impact très négatif du tracé du TGV EST pour le département de la Meuse, déjà confronté à d'autres difficultés liées notamment à la dépopulation.

Si le coût de réalisation et d'exploitation de cette gare devaient se révéler prohibitifs, des mesures compensatoires en matière de certaines lignes actuelles devraient être négociées.

0

0

0

## VI - T.G.V. - RESUME DE SYNTHESE ET CONCLUSIONS OPERATIONNELLES

---

La réalisation complète du projet de réseau à grande vitesse apportera à la région MIDI-PYRENEES, dans le moyen-long terme (plus de dix ans), des améliorations sensibles dans les conditions de parcours, qui pourront, dans deux cas précis, devenir des mutations :

- sur la relation radiale PARIS-TOULOUSE, là où se trouvent les plus gros flux, en ramenant TOULOUSE -la métropole de France la plus éloignée de PARIS- dans le cercle des villes à moins de 3 heures de la capitale (aller-retour dans la journée), annihilant alors la barrière de l'espace et replaçant TOULOUSE dans une même isochrone que les autres métropoles ;

- sur le faisceau Grand Sud, en ouvrant des possibilités de relations dans la journée, voire dans la demi-journée, avec un réseau de grandes villes en expansion (BORDEAUX, BARCELONE, MARSEILLE, LYON etc...), possibilités qui n'existaient pas du tout jusqu'à présent.

La première de ces mutations aura des conséquences sensibles sur la répartition intermodale des voyageurs entre l'air et le fer, la seconde est susceptible d'entraîner sur la longue durée de véritables bouleversements dans les échanges entre villes.

Parce que c'est le rythme du temps qui détermine l'organisation de l'espace, les relations qui dépasseront sensiblement 3 H 30 - 4 H conserveront un grand intérêt économique mais n'apporteront pas de bouleversement.

Comme toute grande infrastructure majeure, le réseau T.G.V., tout en apportant des améliorations sensibles en valeur absolue, sera aussi, et en même temps, un amplificateur de différences en valeur relative. Sa logique est de renforcer les points forts, pas de desservir les zones faibles. TOULOUSE d'abord, puis, dans l'ordre, la vallée de la Garonne, le piémont pyrénéen et le cercle des villes moyennes situées à une heure au plus de TOULOUSE sont susceptibles de bénéficier dans une mesure variable des retombées du T.G.V. Mais un tiers du territoire de la région la plus vaste de France, correspondant plus ou moins à l'entité du Massif Central, restera plus ou moins marginalisé par rapport à ce système.

Les véritables conséquences pour les espaces intermédiaires ne dépendront pas seulement de ce qui est contenu dans le projet de schéma directeur (un trait de liaison, le temps du meilleur parcours), mais plus encore des autres paramètres du niveau de service (nombre de liaisons quotidiennes, commodité des horaires), voire de l'organisation complète du service (rattachement régional sur TOULOUSE), toutes choses qui sont relativement passées sous silence tant par la S.N.C.F. que par les partenaires régionaux.

L'impact physique et immédiatement perceptible de la ligne T.G.V. sur l'espace environnant sera directement fonction de la densité et du dynamisme de l'occupation de cet espace. Il sera donc déterminant, au point de devoir faire l'objet d'une réflexion spécifique :

- à l'interface toulousaine de la gare urbaine, en raison de la saturation complète et difficilement remédiable de tout le quartier de la gare (et non pas de la saturation ferroviaire) ; nécessités logistiques et opportunité stratégique de remodelage urbain devront être soigneusement pesées à cette occasion.

- sur la sortie ouest de TOULOUSE en voie nouvelle, percée dans une banlieue en mutation vive et rapide ;

- dans la plaine alluviale de la Garonne, à l'agriculture riche et intensive et à ses abords immédiats, là où les riverains percevront le moins les retombées du T.G.V.

°

°

°

La réalisation du T.G.V. en MIDI-PYRENEES s'inscrit dans un contexte d'échéance relativement lointaine.

Sauf à demander à la S.N.C.F. des engagements détaillés d'exploitation à long terme, ce qui ne serait pas raisonnable, la question de l'évolution du niveau de service pour la desserte d'AGEN et MONTAUBAN, comme la politique tarifaire doivent voir leur importance soulignée sans que cela puisse déboucher sur des recommandations immédiates. Cependant, il serait souhaitable que les services de l'Etat soient associés, selon des modalités à définir et acceptables par la S.N.C.F., à l'élaboration de celles des mesures d'exploitation qui sont raisonnablement prévisibles (le court terme de 6 à 18 mois).

Il est urgent de prévoir le financement conséquent d'une étude impartiale et complète sur les avantages et inconvénients des différentes localisations possibles d'une nouvelle gare urbaine à TOULOUSE. Cette approche stratégique devra comprendre l'interaction avec l'aéroport.

Il serait souhaitable que la desserte des villes du Massif Central soit approfondie dans un cadre interrégional, mieux adapté à ce problème, avec la participation des services de l'Etat concernés.

Pour éviter les mauvaises surprises des réactions de l'opinion publique et réserver, quand il en est encore temps, les trouées nécessaires, une méthodologie des études de tracé est à définir, en fonction des échéances relatives de réalisation. Les méthodes utilisées jusqu'à présent en matière ferroviaire ont montré leurs limites et il faut certainement s'inspirer de la procédure des avant-projets autoroutiers. Cependant, cette procédure ne peut être utilisée telle quelle et devra être adaptée et enrichie, à l'aide entre autres choses de l'instrument des P.I.G., pour tenir compte de la spécificité du problème : prendre dans le court terme (deux à trois ans maximum) les précautions nécessaires pour le long terme (dix à vingt ans)

Enfin, la stratégie du rabattement ferroviaire sur TOULOUSE des villes situées à moins de 80-100 km devrait être étudiée, de préférence avec la participation des représentants de l'Etat.

Parce que TOULOUSE bouge vite et fort, certaines de ces mesures risquent d'être urgentes (réservation de la trouée dans la banlieue, environnement urbain de la gare).



Lille, le

N°/Référence :

T. G. V. VILLES ET TERRITOIRES

(A rappeler)

Affaire suivie par :

-----

REGION NORD - PAS - DE - CALAIS

NOTE DE SYNTHESE DE LA PREMIERE ETAPE

-----

1 - GRANDS ENJEUX

- s'assurer de la bonne desserte de l'ensemble des agglomérations et du réseau des villes de la région Nord - Pas-de-Calais
- permettre l'interconnexion du TGV Nord Européen avec les autres modes de transport : routiers et autoroutiers, aérien (aéroport de LESQUIN), transports collectifs régional (Transport Express Régional) et transports collectifs de la Métropole
- faire de cette opportunité une chance pour le développement des relations transfrontalières autour de l'agglomération de LILLE, COURTRAI et TOURNAI d'une part, et autour de VALENCIENNES - MONS et MAUBEUGE - CHARLEROI d'autre part.
- donner au TGV Nord tout l'impact international qu'il doit avoir, reliant les plus grandes agglomérations de l'Europe de l'Ouest (PARIS - LONDRES - BRUXELLES - LA RUHR - ROTTERDAM - AMSTERDAM).

2 - RECOMMANDATIONS ET AMENDEMENTS

2.1. - En ce qui concerne la desserte des agglomérations, il convient

- de confirmer l'électrification de la ligne BOULOGNE/MER - FRETHUN - CALAIS

DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT NORD-PAS DE CALAIS

4, rue de Bruxelles - Boite Postale 259 - 59019 LILLE CEDEX

Tél. 20.49.60.00 - Télécopieur 20.53.15.25 - Télex CETE LIL 131570F

- d'initialiser des TGV à DUNKERQUE via la Plaine des Flandres
- d'étudier la desserte de SAINT OMER
- d'étudier une desserte de MAUBEUGE et de la Vallée de la Sambre en lien avec les décisions belges concernant les villes de MONS et de CHARLEROI ainsi que de CAMBRAI

2.2. - En ce qui concerne le tracé de la branche directe PARIS - LONDRES via AMIENS, il convient :

- . de s'assurer de la bonne liaison entre AMIENS et le Nord - Pas-de-Calais
- . d'approfondir les analyses entre le choix du tracé Ouest et celui du tracé Est (traversée du Pas-de-Calais) en liaison avec les choix de tracés en Picardie (traversée de l'Oise)

2.3. - En ce qui concerne les interconnexions, il convient d'étudier la synergie possible entre le TGV et l'aéroport de LESQUIN, la liaison rapide entre la gare TGV de LILLE et l'aéroport, voire l'éventuelle implantation d'un arrêt à LESQUIN sur la ligne PARIS - BRUXELLES.

### 3 - SUITES A DONNER

Outre les études et approfondissements évoqués aux paragraphes précédents, les suites prioritaires à donner concernent les retombées économiques et les projets d'aménagement et d'urbanismes induits par l'arrivée du TGV Nord en 1993.

- Impact international et métropolisation de l'agglomération lilloise dans le triangle PARIS - BRUXELLES - LONDRES
- Développement du réseau des villes de la région Nord - Pas-de-Calais, c'est-à-dire intégration de cette dimension dans une nouvelle démarche d'aménagement du territoire régional.



AVIS  
DU GROUPE DE TRAVAIL  
"T.G.V. - VILLES ET TERRITOIRES"

A l'issue des deux réunions du groupe de travail "T.G.V. - Villes et Territoires", les réflexions qui se sont dégagées ont été classées selon trois niveaux : les niveaux national, régional et local.

I - AU PLAN NATIONAL

. Contrairement au schéma directeur national routier et autoroutier, qui présente un maillage satisfaisant sur l'ensemble du territoire, avec notamment la réalisation d'axes nord-sud à l'Ouest, le projet de schéma directeur T.G.V. tel qu'il est conçu actuellement laisse apparaître des angles morts quant à son niveau de densité de desserte.

L'essentiel du projet est structuré en effet sur une desserte en toile d'araignée, ce qui vient renforcer la centralité de la capitale, en dehors d'un relatif maillage à l'Est et au niveau des régions Rhône-Alpes et Bourgogne.

Pour que ce schéma directeur constitue le véritable outil au service de l'aménagement du territoire que l'on veut lui assigner, et assure ainsi un équilibre harmonieux de la desserte du territoire, il conviendrait qu'il prenne en compte la fonction importante jouée par les relations inter-villes.

Aussi pour ce qui concerne l'Ouest en général et la Basse-Normandie en particulier il serait opportun de mailler entre elles des villes comme NANTES - RENNES - CAEN - ROUEN avec prolongement sur le Nord de l'hexagone permettant ainsi une ouverture sur l'Europe du Nord.

. Autre point important qui méritera d'être approfondi mais qui est essentiel pour l'intégration de la région au réseau T.G.V. et à l'Europe : les conditions exactes d'insertion de la ligne du T.G.V. Normandie dans la région Ile-de-France et les possibilités d'interconnexion : importance du maillage sur ROISSY pour notamment l'ouverture de la région vers l'Europe du Nord, mais également importance pour la région d'un barreau d'interconnexion T.G.V. à l'Ouest de PARIS.

D'ailleurs sans attendre la mise en service du T.G.V. Normandie une amélioration du maillon entre MANTES et MASSY permettrait à partir de 1995, date de mise en service de l'électrification et de la modernisation de la lignes MANTES - CAEN - CHERBOURG, de faire circuler des T.G.V. entre la Basse-Normandie et le Sud-Est (LYON et au delà...).

## II - AU PLAN REGIONAL

- . La mise en place du T.G.V. Normandie, dans l'hypothèse d'une interconnexion "idéale" au niveau de la région parisienne, va de fait rapprocher CAEN de grandes métropoles européennes (gain de temps de l'ordre de 3 h 00 avec LONDRES, 4 h 00 avec STUTTGART, 5 h 00 avec TURIN) et de grandes métropoles régionales (gain de temps de l'ordre de 3 h 00 avec STRASBOURG, de 2 h 00 avec BORDEAUX, LYON, LILLE, de 1 h 00 avec NANTES).
- . Mais ce futur positionnement de CAEN, du au réseau T.G.V. et à son interconnexion, est indissociable de son positionnement avec les autres liaisons classiques transversales, telles CAEN - RENNES, CAEN - LE MANS - TOURS dont une fonction importante est d'assurer des relations inter-villes.

Pour l'organisation de ces liaisons inter-régionales l'optimum pour la SNCF est peut être de rechercher le passage par PARIS, mais cette position ne constitue pas obligatoirement l'optimum pour le développement des régions, d'où la nécessité de maintenir et de moderniser les liaisons ferroviaires CAEN - RENNES et CAEN - LE MANS - TOURS, le développement des trafics transmanche et avec l'Espagne renforçant l'importance de ces axes en terme d'équilibre de l'aménagement du territoire.

- . Ces axes ont par ailleurs un rôle fort important à jouer tant pour ce qui concerne le désenclavement des villes qui ne seront pas directement desservies par le réseau T.G.V. que pour alimenter les lignes T.G.V. proprement dites.

Ce rôle de rabattement sur le réseau T.G.V. sera d'autant plus pertinent que sur ces axes circuleront des services rapides en site propre avec un bon niveau de qualité de service. Cette amélioration de l'offre ferroviaire s'avérera indispensable pour la desserte de villes par exemple comme CONTANCES, SAINT LO en rabattement sur le T.G.V. Normandie, mais également pour la desserte des villes de l'ouest de la région.

- . En ce qui concerne plus particulièrement la liaison transversale CAEN - LE MANS - TOURS elle peut et doit servir de rabattement de la clientèle ferroviaire sur les deux gares du MANS et de TOURS desservies par le T.G.V. Atlantique, mais pour cela une amélioration de l'offre est indispensable, qu'il s'agisse du matériel, des temps de parcours, du développement des correspondances quai à quai. Ne conviendrait-il pas d'ailleurs de mettre à l'étude l'électrification de la section MEZIDON - LE MANS - TOURS, ce qui permettrait à cet axe d'être emprunté par des T.G.V. ?.

- . Enfin les membres du groupe de travail se félicitent de la modernisation de la ligne PARIS - GRANVILLE, qui sera effective en 1995, et souhaitent que cette modernisation ne soit pas une fin en soi, considérant que cet axe est important pour le désenclavement des villes du Sud de la Région.

### III - AU PLAN LOCAL

- . Le plus important sur le plan local concerne les gares d'arrêt T.G.V. (CAEN, CHERBOURG, LISIEUX, DEAUVILLE) et les retombées sur l'aménagement urbain des quartiers de la gare proprement dit. Aussi la première réflexion aboutit-elle à recommander de geler les réserves foncières qui se trouvent à proximité de ces gares pour l'implantation d'activités tertiaires, l'aménagement de parkings, etc... (zones à réserver autour du secteur du Bassin Saint Pierre pour CAEN, zone dénommée presqu'île, autour du Bassin de retenue pour CHERBOURG, à proximité de la gare sur une ancienne friche pour LISIEUX).

La prise en compte de cette nouvelle donnée dans les réflexions menées par les collectivités au travers de leur schéma directeur, par exemple, apparaît nécessaire pour que se dégage un dynamisme d'ensemble au niveau des gares.

\* \*

\*

DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT  
DE HAUTE-NORMANDIE

LE T.G.V. EN NORMANDIE

---

Note d'orientation

14 décembre 1990

## LE T. G. V. EN NORMANDIE

---

### 1 - LES SENSIBILITES REGIONALES

#### 1.1 - LA REVALORISATION DES DESSERTES EXISTANTES

Indépendamment du projet d'accroissement de l'offre de transport par la création éventuelle d'une ligne nouvelle, la saturation des liaisons existantes, en particulier entre MANTES et PARIS, appelle nécessairement des investissements d'envergure si l'on veut au moins maintenir à niveau l'offre actuelle. Ces investissements devront, en tout état de cause, s'attacher tout autant à l'infrastructure de déplacement proprement dite (voies) qu'aux sites d'accueil des voyageurs (modernisation, extension, voire création de gares).

La dégradation des conditions de transport sur la ligne actuelle (allongement des temps de parcours de 5 minutes entre ROUEN et PARIS entre 1985 et 1990), et les augmentations prévisibles de clientèle d'ici 2010, obligeront à entreprendre des travaux conséquents, qui d'ores et déjà, rendent opportune la faisabilité d'une ligne nouvelle.

La ligne rapide devrait améliorer et accélérer les relations avec la capitale. Le gain de temps prévu, de l'ordre de 25 mn entre ROUEN et PARIS, concernera un nombre non négligeable d'usagers effectuant chaque jour le déplacement à des fins professionnelles.

#### 1.2 - LE RAPPROCHEMENT DE LA NORMANDIE A L'EUROPE

L'intérêt de la nouvelle relation projetée est aussi de rapprocher la NORMANDIE de l'EUROPE dont les centres économiques et politiques s'affirment vers l'Est. Il importe, tant sur le plan politique que commercial, que la HAUTE-NORMANDIE et la BASSE-NORMANDIE soient raccordées au réseau ferroviaire européen à grande vitesse et qu'elles soient de ce fait intégrées à l'EUROPE des affaires sans restriction d'accessibilité.

Cette convergence d'intérêts entre la HAUTE NORMANDIE et la BASSE-NORMANDIE constitue une opportunité à saisir pour renforcer les cohésions intra et interrégionales et pour rapprocher entre elles les villes de ROUEN, CAEN et LE HAVRE.

### 1.3 - LE DEVELOPPEMENT DU TOURISME

L'arrivée du T.G.V. en NORMANDIE pourrait favoriser le développement d'un tourisme "T.G.V." basé sur les sites littoraux (DEAUVILLE, ETRETAT...) et intérieurs (Vallée de Seine) pour une clientèle internationale à forte rotation. L'intégration du HAVRE et de DEAUVILLE, de ROUEN et de CAEN au réseau à grande vitesse serait ainsi un facteur d'unité touristique dans la mesure où la perception des territoires haut et bas normands (Côte d'Albâtre et Côte Fleurie) ne serait plus dissociée.

### 2 - LES ORIENTATIONS DE REFLEXION ENVISAGEES

On peut décliner les orientations prioritaires de ce programme de recherche :

- conditions de raccordement du T.G.V. NORMANDIE au réseau national et européen : le rôle croissant de l'aéroport de ROISSY, l'attraction de la FRANCE vers le nord-est de l'EUROPE nous suggèrent dans l'immédiat la recherche d'une interconnexion au nord de l'agglomération parisienne. Mais, l'interconnexion avec les T.G.V. Atlantique et Sud-Est s'avère aussi importante pour la fréquentation du T.G.V. normand. Quel arbitrage assurer tout en considérant que le contournement de l'agglomération parisienne doit tenir compte de contraintes foncières et urbanistiques importantes (disponibilité en terrains et réservations à envisager, insertion dans le cadre bâti).

- tracé de la ligne nouvelle : si le tracé actuellement suggéré au travers du Vexin s'avérait finalement retenu, il se trouvera nécessairement des problèmes d'environnement à traiter par anticipation.

- pénétration dans l'agglomération rouennaise : ce tracé, en rive droite de Seine, posera également des problèmes de pénétration urbaine à l'approche de ROUEN. Il faut dès à présent penser à la réservation des emprises foncières correspondantes. Pour cela le tracé de la ligne nouvelle doit être davantage précisé par le maître d'oeuvre.

- devenir de la desserte ferroviaire actuelle par la vallée de la Seine : quels services subsisteront ? Quelle sera alors leur fréquence ? Y aura-t-il une double mission pour la desserte de ROUEN vers la capitale (pôle d'interconnexion pour les T.G.V. et gare intra-muros pour les trains classiques qui pourraient subsister) ? Y aura-t-il d'ailleurs une double desserte entre PARIS et la NORMANDIE : liaison très rapide et ligne conventionnelle ?

- articulation de la desserte T.G.V. avec les autres moyens de transports collectifs (lignes ferroviaires régionales, services d'autocars, bus urbains). L'arrivée du T.G.V. à ROUEN, au HAVRE et à CAEN doit s'accompagner d'un remaniement et de créations éventuelles de services ferroviaires ou routiers de rabattement non seulement depuis la périphérie des villes mais aussi en provenance des zones rurales. L'évitement du département de l'EURE, l'éloignement du nord de la SEINE-MARITIME (DIEPPE et le littoral en particulier) vis à vis des points desservis par le T.G.V. rendent indispensable l'examen des liaisons internes à la région.

- le positionnement de la gare de ROUEN et éventuellement le devenir de la gare actuelle : ce point est déjà important indépendamment du projet de liaison rapide. La saturation de la gare ROUEN R.D., ses difficultés d'accès, l'impossibilité d'envisager sur le site même toute extension compte-tenu du relief (gare en tranchée, entre deux tunnels) et de la densité du milieu bâti environnant, obligent irrémédiablement et à très court terme à rechercher une nouvelle localisation susceptible d'accueillir le trafic existant, sa progression d'ici l'an 2000 et éventuellement le futur trafic T.G.V.. Le choix du site devra nécessairement régler les problèmes actuels d'accès automobile et de stationnement aux abords de la gare. Il faudra également à cette occasion réfléchir, en liaison avec la S.N.C.F., sur la scission éventuelle de l'exploitation ferroviaire entre deux gares dans l'agglomération rouennaise.

Ce dernier point à étudier ne devrait pas se limiter aux aspects strictement ferroviaires mais devrait intégrer également les conditions urbanistiques d'insertion d'une gare dans la ville pour déboucher sur un projet éventuel de recomposition du bâti dans le quartier concerné.

Ces différentes préoccupations ont été figurées sur la carte ci-jointe.

## GROUPE DE TRAVAIL "T.G.V. VILLES ET TERRITOIRES"

## RAPPORT D'ETAPE - SYNTHESE

Le Groupe de Travail a, dans un premier temps, constaté et regretté que les études S.N.C.F. préalables à l'élaboration du projet de Schéma Directeur des Liaisons Ferroviaires à Grande Vitesse, aient privilégié, pour la façade Atlantique, le critère de rentabilité interne au détriment des objectifs d'aménagement du territoire.

Le territoire régional des Pays de la Loire qui a récemment tiré profit de la dynamique offerte par la mise en service du T.G.V. Atlantique, ne trouve ainsi que peu de bénéfice dans les perspectives présentées par le projet de Schéma Directeur.

Face à un schéma de type maillé dans l'Est de la France apte à accompagner un développement économique coordonné avec les régions européennes les plus prospères, l'Ouest de la France se voit proposer un schéma radial qui fait apparaître un réseau de lignes nouvelles en "doigt de gant" à partir de l'Île de France, en direction de Le Havre, Caen, Rennes, Nantes et Bordeaux.

De plus, Nantes, métropole régionale dont le positionnement au niveau européen est défendu par les instances locales et la DATAR, semble destinée à conserver ses conditions de desserte actuelles, empruntant entre Le Mans et Nantes une ligne ancienne dont la capacité à supporter à terme l'ensemble des demandes (T.G.V., T.E.R., Fret) n'est pas garantie.

Trois enjeux principaux semblent donc devoir être mis en exergue :

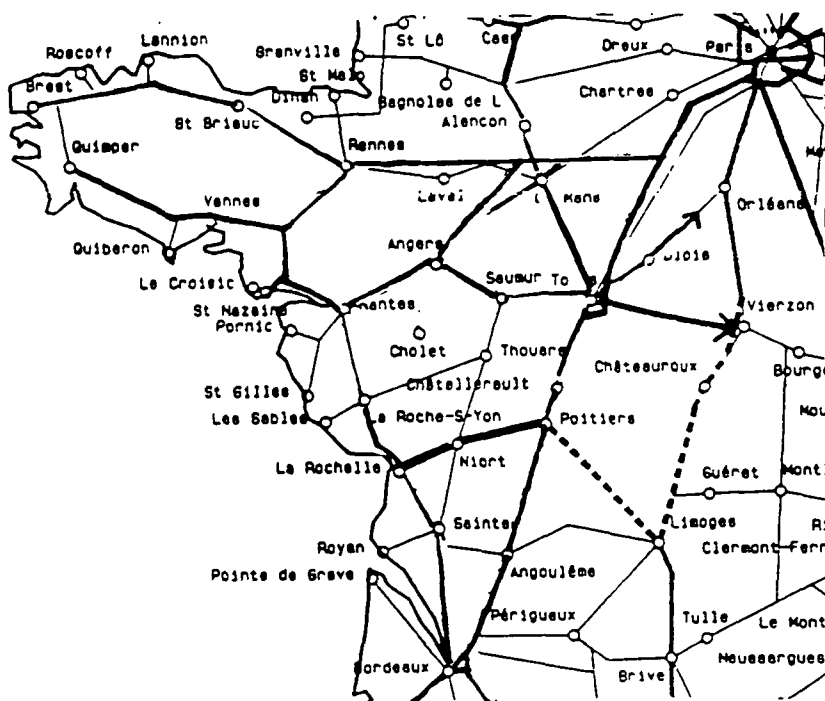
- la nécessité de prévoir la construction d'une ligne nouvelle apte à la vitesse de 300 km/h desservant Nantes : le rôle économique de niveau européen que la métropole de la Basse Loire devrait jouer à l'avenir et les problèmes prévisibles de capacité de la ligne actuelle reliant Le Mans - Angers et Nantes justifient la prise en compte d'un tel projet, sa rentabilité probablement inférieure à celle d'autres projets devant être compensée par les priorités en matière d'aménagement du territoire affichées par l'Etat (DATAR) et les collectivités locales.
- l'intérêt à porter au devenir des liaisons interrégionales aptes à assurer un maillage du réseau T.G.V. et à garantir le développement cohérent des régions de la façade Atlantique.
- le maintien du rôle structurant des gares S.N.C.F. implantées en centre ville : la création de gares-bis, notamment dans le cas de Laval, ne semble pas justifiée si des solutions techniques de raccordement entre ligne T.G.V. et réseau existant peuvent être trouvées.



En conséquence, le groupe de travail propose que la deuxième phase de ses réflexions consiste à étudier en liaison avec la S.N.C.F. :

- 1 - des variantes d'aménagement d'une ligne nouvelle Le Mans - Nantes dont l'inscription au Schéma Directeur apparaît justifiée ; l'influence d'un tel projet sur le tracé de la ligne Le Mans - Rennes est également à étudier (tronçon commun).
  - 2 - la prise en considération des liaisons transversales interrégionales par circulation de rames T.G.V. sur le réseau existant éventuellement aménagé pour répondre à la norme européenne de Grande Vitesse (200 km/h) et leur inscription au Schéma Directeur (maillage vert).
- les conditions d'exploitation des liaisons de rabattement du territoire régional sur le réseau T.G.V.
  - les variantes d'implantation et d'exploitation des principales gares.

Le schéma ci-dessous résume la représentation que pourrait retenir le Schéma Directeur afin de répondre aux principales observations du Groupe de Travail.



Une collaboration claire entre les services d'études de la S.N.C.F. et ceux du Ministère des Transports paraît indispensable afin de mettre à plat les hypothèses d'étude notamment en matière de constitution des coûts d'investissement et d'exploitation et de calcul des taux de rentabilité interne pour l'entreprise.

## T G V    e t    P I C A R D I E

## NOTE DE SYNTHÈSE

La PICARDIE de par sa situation géographique, son extrême proximité de Paris et de Roissy, est concernée par le réseau TGV en terme d'une part de desserte de certaines villes picardes et d'autre part d'opportunités d'accès aux gares nodales d'Ile de France.

## 1. LA DESSERTE DE VILLES PICARDES :

Les villes concernées par une desserte TGV se situent dans la partie nord de la région, elles appartiennent aux zones d'attraction d'Amiens, de Saint-Quentin.

Deux gares d'accès aux TGV devraient exister à terme, l'une se situera à Ablaincourt-Pressoir sur la ligne du TGV Nord, l'autre à Amiens sur la ligne du TGV Picardie

Concernant ABANCOURT-PLESSOIR, on note :

- en Négatif

- . Sa proximité de Roissy
- . Son éloignement par rapport aux villes d'Amiens et de ST Quentin (environ 40 Kms)
- . Son non raccordement au réseau ferré existant
- . L'urgence de la réalisation de l'autoroute A 29 pour obtenir un accès de qualité à cette gare
- . Une offre limitée à 5 TGV d'interconnexion
- . La perte d'un potentiel de clientèle conséquent lors de la mise en service du TGV Picardie

A terme une remise en cause de son utilité propre est sans doute probable

- en positif

. La gare TGV d'ABANCOURT PRESOIR, malgré ses handicaps, place la Picardie à "proximité" des grandes capitales européennes qu~~e~~ sont Londres et Bruxelles.

. Cette gare permet à la Picardie de renforcer son réseau de desserte en lui offrant l'accès à un moyen de liaison performant et valorisant. Un atout pour les industries et les villes de proximité, un intérêt supplémentaire pour Amiens, son université et sa future école d'ingénieurs.

Concernant AMIENS, on note :

- en négatif

- . Sa proximité de Roissy - 35 minutes en TGV
- . Sa proximité d'Arras - moins d'une heure en automobile
- . Sa proximité de Lille - moins d'une heure trente par train ou automobile
- . Une incidence possible sur le niveau d'offre et son évolution
- . Un nombre limité de TGV

- La volonté des élus :

l'implantation en dérivation de la gare TGV à AMIENS Centre

De cette volonté, découlent certes quelques effets pénalisants contrebalancés par des effets valorisants très supérieurs.

Les effets pénalisants s'analysent essentiellement en heures de temps de parcours légèrement allongées et du coût des aménagements nécessaires pour permettre cet accès au centre ville.

Les effets valorisants sont quant à eux substantiels

- Une desserte directe du coeur de la ville
- la connexion avec les TGV en provenance de Normandie
- Le raccordement direct au réseau ferré traditionnel constituant un vaste réseau de rabattement
- La liaison directe d'Amiens avec les capitales européennes et notamment Bruxelles et Londres ce qui représente un atout indéniable pour la capitale de la Picardie et son Université.

.../...

NOTA : En fonction de cet accès direct au centre ville, les réflexions en cours sur l'aménagement du centre ville devraient être repensées en fonction de cet élément nouveau, des investissements d'accompagnement seraient à prévoir pour en valoriser les effets.

Par ailleurs, il serait sans doute opportun de mettre en place les éléments nécessaires à l'exercice d'une politique foncière autour de la future gare pour en protéger les abords et ainsi réserver les possibilités d'un aménagement global cohérent.

## 2. ACCES AUX GARES DE L'ILE DE FRANCE :

Le "Sud" de la Picardie appartient à la zone d'influence de l'Ile de France et compte tenu de l'architecture du réseau TGV, de l'importance que prendra la gare de Roissy de par les possibilités de connexions qu'elle offrira, il est des plus probable que les populations des villes du sud de la Picardie se dirigeront plus vers Roissy qu'Amiens.

Dans cette zone, le schéma TGV en lui-même ne semble pas poser de problèmes majeurs.

Par contre, pour bénéficier pleinement de l'impact et des retombées de cet important pôle de transit que sera Roissy, il est nécessaire que les villes du sud de la Picardie se concertent sur les actions à entreprendre pour faciliter (voire améliorer) les accès vers Roissy par modes individuels et collectifs.

L'accès aisé à des moyens de communications performants est un des composants important sinon déterminant intervenant dans le choix d'implantation d'un investisseur et cette réflexion sur les accès du sud de la Région vers Roissy sera déterminante dans l'intérêt que porteront les industriels à ce secteur de la Picardie.

## 3. CONCLUSIONS :

En terme d'investissement et de rentabilité, les tracés complémentaires des TGV Nord et Picardie ne paraissent pas avoir représenté la solution optimale.

Pour la Picardie, des questions se posent quant à l'impact sur l'environnement, la consommation des espaces agricoles, le choix de l'implantation de la gare d'Abancourt Pressoir dont le maintien à terme semble aléatoire.

Par contre, la gare TGV de Roissy pour le sud de la Picardie, celle d'Amiens pour le Nord constituent des atouts importants dont il convient dès à présent de saisir toutes les potentialités.

.../...

Afin de mieux apprécier tous les enjeux que représente le TGV pour la Picardie, diverses réflexions devraient être menées :

. évolution de l'offre ferroviaire régionale et nationale aux horizons 1995 et 2000

. développement économique des zones concernées par l'influence TGV - nature des actions à mener et moyens de réalisation à mettre en place

. Moyens de communication du sud de la Picardie et accessibilité de Roissy

. Aménagement urbain lié à la mise en service de la gare TGV Amiens et politique foncière.

POITIERS, le -7 NOV. 1990

Le Directeur  
-----NOTE DE SYNTHÈSE

Le projet de schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse, publié le 12 juin 1990, a reçu un accueil favorable en région Poitou-Charentes.

En effet, sous réserve de son prolongement vers l'Espagne et le Portugal par Irun d'une part, et grâce à son interconnexion au réseau général T.G.V. au sud de Paris d'autre part, les instances régionales ont unanimement reconnu que le T.G.V. Aquitaine constituait un outil remarquable propre à valoriser la région Poitou-Charentes dans le cadre européen.

Le choix éventuel d'une liaison T.G.V. Limousin par Poitiers est, par ailleurs, jugée positive, dans la mesure où

- elle ancrerait solidement la région Limousin à la façade atlantique, et plus globalement à l'Arc atlantique
- elle favoriserait des échanges inter-régionaux, en particulier dans le domaine universitaire.

Dans le cadre de la consultation prévue par la LOTI, et de l'exercice technique demandé aux directions régionales de l'Équipement par la note DAC/DTT du 6 juillet 1990, les points marquants suivants ont été abordés qui appellent de notre point de vue, réflexions ou recommandations.

1 - LE TRACE

Le tracé de la ligne nouvelle ne semble pas, a priori, devoir soulever de grandes difficultés au niveau des emprises et de l'environnement

- l'espace disponible est vaste,
- l'environnement peut aisément être préservé par l'adoption de dispositions techniques ou architecturales appropriées.

.../...

Par contre, les études devant conduire au choix du tracé doivent donner lieu par la S.N.C.F., sous l'autorité des Préfets, à une très large information et à une réelle concertation locale, qui pourraient avantageusement s'inspirer des procédures en vigueur pour les projets autoroutiers.

Le bilan global du projet de T.G.V. Aquitaine (taux de rentabilité interne - impact sur les temps de parcours - impact sur les trafics) peut par ailleurs laisser espérer une réalisation de la nouvelle infrastructure dans les 10 ans qui viennent ; dans ces conditions il est clair que la concertation susvisée devrait être engagée dès le printemps 1991.

## 2 - GARE(S) BIS

La ville de Poitiers se situe à un noeud de communications multi-modales intéressant, permettant des liaisons nord/sud et est/ouest à courte, moyenne et longue distance. Aussi, une gare bis paraît-elle devoir être envisagée.

Cette gare pourrait être implantée au nord de l'agglomération, au voisinage de l'autoroute A.10 (emplacement à préciser ultérieurement dans le cadre du S.D.A.U. en révision) réservant toute possibilité de raccordement routier rapide à l'aéroport de Poitiers-Biard et à la gare-centre.

## 3 - L'IMPACT T.G.V.

Le T.G.V. Aquitaine doit largement contribuer à offrir aux usagers un réseau multi-modal qui irrigue l'ensemble de la région concernée et assure la continuité fer-route.

L'étude d'accessibilité engagée par la D.R.E. avec la contribution des Universités de Poitiers et Tours permettra, dans un avenir proche, d'apprécier les gains de temps/coûts obtenus pour tous les déplacements de personnes à partir des villes de plus de 2 000 habitants.

Mais l'impact T.G.V., au-delà de l'amélioration de cette accessibilité, sera aussi et surtout fonction des actions en partenariat qui seront engagées par l'Etat, la Région et les différentes Collectivités locales concernées.

.../...

Schématiquement, on peut dire qu'en l'état actuel,

- l'accessibilité (accès routier, stationnement) aux gares existantes exprimée en termes de facilité ou délai est ou sera prochainement convenablement assuré.
- cette situation ne peut cependant être considérée comme définitivement acquise du fait de l'évolution rapide du trafic urbain liée au T.G.V. lui-même et aux activités tertiaires que celui-ci ne manquera pas de générer.

A cet effet, la poursuite de la réalisation d'un réseau routier structurant (rocares urbaines en particulier) apparait essentielle. Le X<sup>e</sup> Plan se réalise correctement et le Conseil Régional a déjà évoqué la possibilité de doubler sa mise au XI<sup>e</sup> Plan.

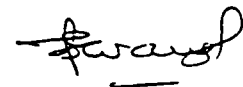
- Par contre, rien ne progresse présentement en ce qui concerne tant l'élaboration d'un schéma régional de transports (fer et route) que l'élaboration et la signature d'une convention Région/S.N.C.F.

La satisfaction de ces deux exigences constitue un préalable à toute négociation nouvelle avec la S.N.C.F. concernant les fréquences, les horaires, les correspondances et surtout la tarification qui ont un impact économique et social fort.

- Enfin, il a été noté un degré élevé d'insatisfaction locale du système de réservation RESA.300 considéré comme contraignant et rigide.

Une amélioration s'impose donc dans le plus court délai.

Le DIRECTEUR REGIONAL  
de l'EQUIPEMENT,



M. BARANGER





direction régionale de l'équipement  
provence-alpes-côte d'azur

Référence à rappeler  
PHG/CM

Marseille, le 27 DEC. 1990

DRE/CEG N° 90 - 3 1 3

NOTE

Monsieur le Directeur de l'Architecture et de l'Urbanisme  
(à l'attention de Monsieur FREBAULT)

Monsieur le Directeur des Transports Terrestres  
(à l'attention de Monsieur GRESSIER)

OBJET : TGV - Villes et Territoires  
Enjeux essentiels pour la région PACA

Comme cela a été demandé lors de la réunion du Club des D.R.E. du 11 décembre dernier, je vous adresse une courte note mettant en relief les enjeux essentiels liés à l'arrivée du TGV en région PACA.

En préambule, je voudrais rappeler que contrairement à ce qui a pu parfois être interprété, le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur a émis un avis favorable au Projet de Schéma Directeur des lignes nouvelles à grande vitesse, en constatant toutefois la procédure engagée pour le choix des tracés, souhaitant même que celle-ci soit reprise à zéro.

Le Conseil Régional a souhaité vivement, comme le C.R.T., qu'une deuxième interconnection France-Italie, passant par Nice et le Littoral, vienne compléter la liaison LYON-TURIN.

Cette préoccupation correspond bien, à mon avis, à un enjeu important pour la Région PACA, lié à l'émergence d'un Arc Méditerranéen fort. Même si les difficultés pour réaliser une voie nouvelle au delà de Fréjus sont considérables (relief, urbanisation ...), il me paraît essentiel que la SNCF poursuive les études pour aller le plus loin possible vers l'Est (éventuellement avec des normes plus faibles autorisant des vitesses de 200/220 km/h) et que nos partenaires italiens achèvent le doublement de la voie entre Vintimille et Gênes, permettant ainsi à des rames TGV d'atteindre cette ville dans le meilleur temps possible et d'assurer le bouclage avec le réseau TGV italien.

Daudin 23/ 2.01.91

Pour résumer l'essentiel du rapport d'étape du 15 novembre, je mettrais l'accent sur les points suivants :

1°/ Compte-tenu de la dynamique de la démographie beaucoup plus forte en PACA que pour la moyenne nationale, liée à l'attractivité très forte de la région, tant pour les activités (notamment tertiaire supérieur) que pour le tourisme, les flux de transport tous modes croissent encore plus qu'ailleurs : sur les 5 dernières années, la croissance sur les autoroutes et sur les plateformes aéronautiques a été comprise entre 8 et 10% par an, le ferroviaire n'évoluant qu'à 1% par an.

L'autoroute A8 s'approche de la saturation dans les Alpes Maritimes surtout à proximité de Nice, ce qui conduit au projet d'A8 bis.

Nos contacts avec l'Aviation Civile montrent qu'il sera extrêmement difficile de dépasser les 10 millions de passagers par an à Marseille, et 12 à 15 millions à Nice. Ces trafics pourraient être atteints vers 2010.

Dans ces conditions, il semble bien qu'à l'horizon d'une vingtaine d'années, la capacité globale de transport offerte par l'ensemble des modes devienne nettement insuffisante, ce qui justifie totalement la réalisation de la ligne TGV Provence-Côte d'Azur.

Ceci est, me semble-t-il, le premier des enjeux, qui touche à ce qui est vital pour la région : son accessibilité et la capacité des principales agglomérations à accéder aux principaux pôles extérieurs avec lesquels elles échangent.

2°/ Un autre enjeu, presque aussi fondamental, pour l'ensemble des villes du Sud, et notamment celle de PACA, est de s'intégrer dans un véritable réseau de villes, grâce à un mode de transport rapide et efficace les reliant entre elles et aux principales régions voisines (Rhône-Alpes, Catalogne, voire Piémont et Ligurie).

C'est l'objet du TGV Grand Sud, qui ne doit pas être considéré comme un sous-produit d'autres TGV (Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon), mais comme un projet en lui-même devant assurer des missions spécifiques actuellement inexistantes.

### 3°/ L'aménagement de l'Aire Métropolitaine Marseillaise

La réflexion sur le TGV a permis de relancer un problème d'aménagement fondamental, qui concerne en fait toute la partie Est du département des Bouches du Rhône.

Déjà actuellement, le réseau de voiries reliant les principaux pôles d'emploi et d'habitat est proche de la saturation, surtout dans le triangle Marseille-Aix-Vitrolles.

La perspective de réalisation d'un grand technopôle sur le plateau de l'Arbois, tout en confirmant l'intérêt d'une gare bis à l'Arbois, nécessite impérativement de reprendre rapidement le SCHEMA DIRECTEUR DE L'AIRE METROPOLITAINE MARSEILLAISE.

Une des difficultés principale pour mener à bien le travail réside dans le fait qu'il n'y a pas de Communauté Urbaine de l'Aire Marseillaise et donc pas d'interlocuteur unique pour l'Etat, la Région et le Département.

Le volet "Transports Collectifs" de ce SCHEMA DIRECTEUR, devra être étudié en même temps que l'arrivée du TGV, (ne serait-ce que pour les problèmes d'utilisation de la trouée l'ESTAQUE-MARSEILLE St. Charles, par le TGV et le R.E.R.).

Un réseau express régional est étudié dans les Bouches du Rhône depuis 15 ans, sans aucune traduction d'envergure dans la pratique, faute d'accord entre les parties intéressées.

L'arrivée du TGV est l'occasion de faire enfin aboutir le projet du R.E.R. dans l'Aire Métropolitaine Marseillaise. Cet objectif devrait faire partie du mandat qui serait confié au service de l'Equipement dans le cadre du livre blanc que le Préfet de région doit établir.

C'est un enjeu essentiel, car sans un réseau rapide de T.C.S.P., la partie Est des Bouches du Rhône serait rapidement condamnée à l'asphyxie, ce qui par là même hypothèquerait le projet de technopôle de l'Arbois.

#### 4°/ L'aménagement de la bande cotière des Alpes Maritimes

Le prolongement du TGV dans les Alpes Martimes doit être recherché au moins jusqu'à Cagnes Sur Mer.

Trois problèmes majeurs seront à résoudre :

1/ Recherche du tracé dans un terrain déjà très urbanisé

2/ Localisation d'une meilleure gare : la gare actuelle de Nice est-elle adaptée ? Une possibilité d'implantation au nord de l'aéroport présenterait de nombreux avantages. Il importe que les projets actuels sur le M.I.N. tiennent compte de cette hypothèse. Seul espace disponible pour organiser un pôle transport voyageurs.

3/ le réseau ferré actuel devra être renforcé pour en faire un élément important du système des transports collectifs de la bande littorale.

#### 5°/ La zone d'Avignon

Le positionnement du tracé, en rive droite ou en rive gauche de la Durance, ainsi que le choix du site de la gare bis présentant un enjeu fort, nécessitent de poursuivre l'étude technique très fine du passage du TGV en rive droite de la Durance et d'établir rapidement un schéma d'agglomération précisant les grandes options sur le sud. Les dimensions de la ville d'Avignon incite à choisir un site de gare très proche et intégrable à un développement normal de la ville. Le site Sud répond à cet objectif.

## 6°/ Le Centre et l'Est du Var

Le choix d'une gare TGV dans le Centre Var (au Luc ou au Muy) pose le problème des enjeux en terme de développement de cette zone, qui présente de nombreux atouts pour accueillir de nouvelles activités. Ces atouts se verront renforcés au fur et à mesure de la saturation progressive de la bande littorale.

On assiste déjà aux premiers signes de développement d'un axe Draguignan-Fréjus-Saint Raphaël, conforté par la perspective d'implantation de SOPHIA-ANTIPOLIS 2, près du Muy. Par ailleurs la desserte du Golfe de Saint Tropez doit être redéfinie. Une gare au Muy constituerait un élément de réponse - Etude à faire.

Tels sont les enjeux majeurs, pour la région PACA, de l'arrivée du TGV :

- les premiers concernent l'accessibilité à la Région depuis ou vers l'extérieur, et notamment les villes du Grand Sud;
- les deux seconds concernent les risques d'asphyxie des zones de Marseille et de Nice, en cela, ce n'est pas tant le TGV lui-même mais les mesures d'accompagnement (dont le développement des T.C.S.P.) qui peuvent résoudre les problèmes;
- les deux derniers concernent le développement économique et urbain des zones d'Avignon (avec un aspect fort de restructuration urbaine) et du Moyen-Pays de l'Est du Var.

Une question n'a pas été abordée, la desserte des grandes zones touristiques de la haute Durance : GAP-BRIANCON. Il est certain que le parallèle avec la puissance des dessertes des Alpes du Nord inspire une réflexion approfondie sur la possibilité d'améliorer fortement la capacité et la commodité d'accès à cet important potentiel touristique, encore fragile.

Pour le Directeur Régional de l'Équipement  
L'Ingénieur Divisionnaire des T.P.E.  
Directeur Régional Adjoint

**P. JOURET**

## EXERCICE "TGV - VILLES ET TERRITOIRES"

Rapport d'étape - Octobre 1990

-----

Présentation : les limites de l'exercice

Le projet de schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse regroupe des réalités d'ordres différents. On y trouve aussi bien des lignes existantes, des lignes en cours de réalisation, des lignes dont le projet est au stade de la concertation, que des lignes projetées et enfin des lignes dont le principe n'est pas encore acquis.

L'ensemble de ces cas de figure est représenté en Rhône-Alpes ; la réflexion sur l'impact de l'infrastructure est donc nécessairement à des stades très divers.

De même, les niveaux de précision des projets de lignes sont très variables, notamment dans les tracés, puisque les cartes disponibles vont du 1/1 000 000e au 1/25 000e. On ne s'étonnera donc pas que certains aspects de l'enquête soient parfois très rapidement évoqués, alors que d'autres font l'objet de larges développements, et ce malgré un souci d'homogénéisation des données.

De même, la connaissance des dessertes et des cadences, et le fonctionnement du réseau projeté, sont parfois inconnus, ou restent à étudier par la SNCF.

I - LES ENJEUX POUR LA REGION RHONE-ALPES1 - Le niveau national et international

Le constat s'impose de l'exceptionnelle situation de la région dans le schéma proposé.

L'agglomération lyonnaise est appelée à en devenir un des pôles majeurs, remarquablement desservi vers l'ensemble de l'Europe. Cette configuration va dans le sens - c'est un atout majeur - du rôle européen que l'ensemble des acteurs locaux s'entendent à vouloir donner à Lyon. On peut évoquer à ce sujet le souci de la Région de voir réaliser en priorité la ligne Lyon-Turin.

.../...

Par contraste, St Etienne apparaît comme laissée à l'écart, alors qu'elle est au centre d'une agglomération de 400 000 habitants. En fait, une amélioration sensible de sa liaison avec Lyon, non évoquée au schéma, et à étudier, lui permettrait de bénéficier pleinement des avantages de la plaque tournante lyonnaise.

Par ailleurs, le cas de Grenoble est ambigu : le document "premières études de la SNCF" inclut (p. 8) l'électrification et le relèvement de la vitesse limite de la ligne Montmélian-Grenoble, dans l'estimation, alors que la carte du projet de schéma porte cette ligne en vert (ligne existante susceptible d'être empruntée par les TGV). Il conviendra donc d'inscrire cette ligne en orange "ligne existante à aménager" pour être cohérent avec le texte et avec les gains de temps annoncés.

Chambéry et Valence sont, tout comme Lyon, particulièrement favorisées.

A l'intersection de l'axe des villes alpines et de Lyon-Turin, Chambéry, jusque là moins dynamique que ses voisines Grenoble et Annecy, disposerait d'un atout à même d'infléchir sa logique de développement.

Valence devient une ville étape privilégiée sur la vallée du Rhône, d'autant que sa gare devrait desservir une bonne partie de l'Ardèche en plus de la Drôme.

Les autres grandes villes régionales, dont les dynamismes sont très divers, répondent à deux cas de figure : Roanne reste enclavée ; au cas où le choix de la desserte de Genève se ferait au départ de Mâcon, Annecy connaîtrait le sort peu favorable de "bout de ligne" ; si la desserte de Genève passait par Annecy, c'est Bourg qui connaîtrait ce sort.

Les deux solutions proposées "à l'étude" pour la desserte de Genève répondent en effet à des intérêts divergents.

La solution Mâcon/Bourg en Bresse/Genève permet une desserte de Bourg, et répond au vif souhait genevois de disposer d'un accès privilégié avec Paris.

La solution Chambéry/Annecy/Genève permet une desserte d'Annecy (dans les deux cas, le genevois français autour d'Annemasse est desservi) et annonce de manière décisive la structuration de l'axe des villes alpines, axe dont la teneur est dès aujourd'hui forte. Il y a donc d'un côté un intérêt départemental et international (Genève) dominant, de l'autre un intérêt régional dominant. Les élus de l'Ain exercent actuellement une très forte pression pour le tracé Mâcon-Genève.

Le conseil régional a tenté de faire la synthèse en adoptant l'avis ci-joint qui évite toutefois d'évoquer explicitement la liaison Paris-Genève, et la question des priorités.

Le souci régional est par ailleurs de voir réaliser l'axe Lyon-Turin avant les percées alpines projetées au départ de la Suisse, et avant une éventuelle ligne Mâcon-Genève, de façon à bénéficier au maximum des flux induits par la ligne nouvelle, et afin que les autres projets ne se fassent pas à son détriment.

## 2 - Le niveau inter-régional

Là encore, le schéma prévoit un ensemble de liaisons cohérent et particulièrement intéressant pour la région, que ce soit vers Paris, la Lorraine, l'Alsace ou au sud vers la Provence et le Languedoc-Roussillon.

La liaison avec Dijon présente l'intérêt de rendre cette ville plus proche de Lyon que de Paris, ajoutant au potentiel d'attraction de la capitale Rhône-Alpine. Dans cette optique, un tracé de type S 3 serait à retenir.

Le projet de schéma directeur ne comporte cependant pas de ligne vers l'ouest, où aucune liaison n'est prévue. Il semble que la raison en est la très faible rentabilité estimée d'une telle réalisation.

L'intérêt d'une telle liaison, qui desservirait Clermont-Ferrand éventuellement par St Etienne et pourrait ensuite se prolonger vers Nantes ou Bordeaux a été soulevé par la DRE Centre, et plus encore par la DRE Auvergne. Pour celle-ci, en effet, la nouvelle liaison vers Paris n'est pas réellement attractive en ne faisant gagner que 40 mn sur 3 H 48 de trajet actuel. Soulignons qu'en matière d'échanges marchandises, la région Rhône-Alpes est le premier client et le premier fournisseur de la région Auvergne.

Une bonne liaison Lyon-Clermont-Ferrand, qui ne serait pas à priori une ligne à grande vitesse, serait bénéfique aux deux villes.

## 3 - Le niveau intra-régional

En dehors des grands axes, le projet de schéma ne fait qu'effleurer les liaisons à l'intérieur de la région.

### L'axe alpin

C'est surtout vrai pour l'axe des villes alpines et son débouché naturel vers la vallée du Rhône, le sud de la France et de l'Europe par Valence.

Si l'aménagement de la voie Montmélian-Grenoble est cité, la liaison nouvelle Chambéry-Genève reste à l'étude, enfin l'électrification de la liaison Grenoble-Valence est mentionnée comme une potentialité.

Pour les villes concernées, dynamiques et aux inter-relations croissantes, une liaison forte est nécessaire. Cet axe regroupe sur 150 km quatre agglomérations qui approchent ou dépassent les 100 000 habitants (Annemasse, Annecy, Chambéry-Aix les Bains et Valence), auxquelles s'ajoute Grenoble (400 000). De même, le débouché de cet axe vers le Sud est insuffisant et n'est guère amélioré par le schéma TGV (voir ci-après III-2-les rabattements).

La réponse que nous proposons à ces besoins pourrait être la suivante :

- . aménagement et électrification des lignes existantes, avec construction (en tant que de besoin) de tronçons de ligne nouvelle, pour une vitesse de 160 à 220 km/h, sur l'axe Genève-Chambéry-Valence.
- . circulation sur cet axe d'une part, de trains intercités d'autre part de TGV assurant la desserte des villes du sillon puis rejoignant à St Marcel les Valence la L.G.V. pour desservir les villes de la Méditerranée à grande vitesse.

#### La Voie Dauphine

Une autre question soulevée est celle de la "Voie Dauphine", axe privilégié de développement suggéré par le rapport Carrière entre Grenoble et Lyon, jalonné par Voiron, la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau et Satolas. Le projet n'introduit pas de gain de temps entre Lyon et Grenoble, de plus les trains Paris-Grenoble qui actuellement s'arrêtent à Lyon seront prochainement appelés à transiter par Satolas. La desserte Grenoble-Lyon pourrait ainsi perdre de sa qualité.

#### Les villes enclavées

L'enclavement de Roanne, et dans une moindre mesure de St-Etienne, déjà sensible au niveau supra-régional, l'est tout autant au niveau intra-régional. On peut craindre que ces villes, de même que d'autres de moindre importance comme Annonay ou Aubenas, voient leur situation déjà difficile ne pas s'améliorer.

En fait, si le projet rapproche des villes éloignées, il éloigne relativement des villes actuellement proches. Il sera ainsi facile d'aller des villes de la région à Paris ou à l'étranger, mais le temps de trajet actuel entre elles ne sera pas notablement changé. C'est clair entre St-Etienne, Lyon et Grenoble. Cela constitue une interrogation, un point obscur du schéma pour les liaisons de centre à centre de Lyon vers Chambéry ou Valence.

Cette situation appelle des compensations et des compléments dont il est à craindre qu'ils soient pour l'essentiel laissés à la charge des collectivités locales.

Au regard de la taille et du nombre des villes de la région, c'est un problème réel qui est posé.



## SCHEMA DIRECTEUR TGV

## PROPOSITIONS, DEMANDES, RECOMMANDATIONS DE LA DRE RHONE-ALPES

CONTENU DES PROPOSITIONS OU DEMANDES	POSITION DES ELUS LOCAUX
<p><u>I - Sur le schéma directeur lui-même</u></p> <p>1 - Faire effectuer d'urgence, l'étude de l'option Paris-Genève par Chambéry.</p> <p>2 - Sur la carte, porter Chambéry-Grenoble en orange pour être conforme avec le document SNCF.</p> <p>3 - Prévoir dès la mise en service du TGV Méditerranée, une circulation de TGV, sans viser la grande vitesse, sur l'axe Genève, Annecy, Chambéry, Grenoble, Valence et les aménagements de voies correspondants, puis grande vitesse vers le Sud.</p> <p>4 - Approfondir les propositions du département de l'Ain pour une inflexion du tracé Rhin-Rhône S3 vers Bourg-en-Bresse.</p> <p>5 - Lever l'hypothèque de l'emplacement de la gare bis de Chambéry</p> <p>6 - Court-circuit de Satolas à hauteur de l'Isle d'Abeau à étudier non seulement au niveau des tracés, mais à celui de la rentabilité et des priorités.</p> <p>7 - Garanties de desserte à apporter à Bourg au cas où Genève serait desservie par Chambéry à Annecy dans le cas contraire</p> <p>8 - Priorité au transalpin (après la Méditerranée) pour ses effets structurants régionaux et européens</p>	<p>Conforme, même si les avis sont incertains ou divers sur le choix à effectuer ensuite.</p> <p>Conforme.</p> <p>Conforme.</p> <p>Idées propres au département de l'Ain (DDE et conseil général).</p> <p>Idée propre aux services du département de Savoie.</p> <p>Préoccupation des élus de l'Isère quant aux tracés. Prise de conscience encore faible des élus du Rhône quant aux conséquences pour Satolas gare d'échange.</p> <p>Le conseil régional préconise les deux dessertes.</p> <p>Unanimité.</p>
<p><u>II - Sur le réseau ferré, en complément au schéma directeur</u></p> <p>1 - Etudier sérieusement et programmer dans le temps l'amélioration de la liaison St-Etienne - Lyon.</p> <p>2 - Etudier les améliorations possibles sur Lyon - Clermont-Ferrand</p> <p>3 - Redéfinir complètement les liaisons de centre à centre Lyon-Grenoble et Lyon-Chambéry compte-tenu des lignes nouvelles</p> <p>4 - Redéfinir la desserte des villes moyennes de la vallée du Rhône, entre elles et en rabattement sur les gares TGV.</p> <p>5 - Structurer plus fortement les liaisons intercités du sillon alpin</p>	<p>Fortement demandé.</p> <p>Demandé par l'Auvergne.</p> <p>Conforme.</p> <p>Faible prise de conscience.</p> <p>Unanimité.</p>

CONTENU DES PROPOSITIONS OU DEMANDES	POSITION DES ELUS LOCAUX
<p>6 - Aborder franchement, et dans une vue à long terme, le problème des transports de marchandises dans l'agglomération lyonnaise.</p> <p>7 - L'établissement d'un schéma directeur des voies ferrées de la Région Urbaine de Lyon serait la conséquence normale de ce qui précède.</p>	<p>Très forte demande des élus lyonnais.</p> <p>Une idée qui émerge petit à petit</p>
<p><b>III - <u>Sur la coordination intermodale</u></b></p> <p>1 - Les acteurs économiques mais aussi l'Etat, devront veiller à la cohérence des actions pour les différents modes de transport, notamment en observant la prudence nécessaire pour les investissements aéronautiques concurrencés par le TGV.</p> <p>2 - Organiser l'accès aux gares et le rabattement routier vers les gares notamment les gares bis (parkings, autocars)</p>	<p>Le sujet semble encore tabou.</p> <p>Conforme.</p>
<p><b>IV - <u>Sur les mesures d'accompagnement</u></b></p> <p>1 - Importance et relative urgence d'une liaison en site propre Part-Dieu - Satolas</p> <p>2 - Etudes d'aménagement à poursuivre ou à lancer autour des gares centrales comme des gares nouvelles dans toutes les villes desservies</p> <p>3 - Actions de compensation à imaginer pour les villes non desservies, au minimum organisation des rabattements.</p>	<p>Conforme mais l'heure du choix semble plutôt s'éloigner.</p> <p>Bien engagé localement en général.</p> <p>Voeu pieux largement partagé mais l'imagination manque.</p>