



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

## TGV Méditerranée

Question orale n° 1471

### Texte de la question

Le nouveau TGV Méditerranée vient d'être inauguré et nous ne pouvons que nous réjouir de cette nouvelle prouesse technologique qui permet de relier Valence à Paris en deux heures et Marseille à Paris en trois heures. Mme Michèle Rivasi souhaite cependant attirer l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur un certain nombre d'incohérences liées à ce nouveau TGV. En effet cette nouvelle organisation du transport des voyageurs va entraîner une augmentation du transport routier de proximité et porter atteinte au service public. En effet, la desserte des nouvelles gares TGV souvent éloignées du centre-ville, n'est pas suffisante ; elle est assurée aux deux tiers par autocars et un tiers seulement par des trains express régionaux. De plus, cette « correspondance » a un coût qui s'ajoutera au prix du billet au départ de la gare TGV, incitant les usagers à utiliser leur voiture pour rejoindre cette gare. Ainsi, en ce qui concerne Valence, il est indispensable de mettre en place une liaison ferrée Romans-Valence TGV-Valence-ville-Portes-lès-Valence, qui permette aux usagers de proximité, totalement pénalisés par ce nouveau TGV, de pouvoir accéder facilement à la gare TGV. En outre, l'accès aux quais est désormais interdit aux personnes non munies d'un billet. Il ne sera donc plus possible d'accompagner des enfants ou des personnes ayant des difficultés. Des services seront en principe mis en place pour les personnes âgées, à mobilité réduite ou pour les transports d'objets volumineux mais seront payants et assurés dans des conditions mal définies. Enfin, le transport des groupes est extrêmement pénalisé puisque ces derniers n'ont plus accès aux nouvelles gares TGV ; la SNCF reconnaît, dans un courrier, que l'organisation des voyages en groupe n'était plus une priorité de la Société nationale et que les enfants devraient désormais voyager par trains de nuit plutôt que par TGV directs de jour. Forts de ce constat, les enfants voyageront par autocars, ce qui n'est pas le moindre des paradoxes à une époque où la volonté exprimée des pouvoirs publics est de privilégier le train par rapport à la route... Elle lui demande s'il ne pense pas que les avancées technologiques indéniables que représente le TGV devraient être accompagnées d'un renforcement des dessertes ferroviaires locales et d'un maintien de la qualité du service public proposé aux usagers.

### Texte de la réponse

M. le président. Mme Michèle Rivasi a présenté une question, n° 1471, ainsi rédigée:

«Le nouveau TGV Méditerranée vient d'être inauguré et nous ne pouvons que nous réjouir de cette nouvelle prouesse technologique qui permet de relier Valence à Paris en deux heures et Marseille à Paris en trois heures. Mme Michèle Rivasi souhaite cependant attirer l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement, sur un certain nombre d'incohérences liées à ce nouveau TGV. En effet cette nouvelle organisation du transport des voyageurs va entraîner une augmentation du transport routier de proximité et porter atteinte au service public. En effet, la desserte des nouvelles gares TGV, souvent éloignées du centre-ville, n'est pas suffisante; elle est assurée aux deux tiers par autocars et un tiers seulement par des trains express régionaux. De plus, cette « correspondance » a un coût qui s'ajoutera au prix du billet au départ de la gare TGV, incitant les usagers à utiliser leur voiture pour rejoindre cette gare. Ainsi, en ce qui concerne Valence, il est indispensable de mettre en place une liaison ferrée Romans-Valence-TGV-Valence-ville-Portes-

lès-Valence, qui permette aux usagers de proximité, totalement pénalisés par ce nouveau TGV, de pouvoir accéder facilement à la gare TGV. En outre, l'accès aux quais est désormais interdit aux personnes non munies d'un billet. Il ne sera donc plus possible d'accompagner des enfants ou des personnes ayant des difficultés. Des services seront en principe mis en place pour les personnes âgées, à mobilité réduite ou pour les transports d'objets volumineux mais seront payants et assurés dans des conditions mal définies. Enfin, le transport des groupes est extrêmement pénalisé puisque ces derniers n'ont plus accès aux nouvelles gares TGV; la SNCF reconnaît, dans un courrier, que l'organisation des voyages en groupe n'était plus une priorité de la société nationale et que les enfants devraient désormais voyager par trains de nuit plutôt que par TGV directs de jour. Forts de ce constat, les enfants voyageront par autocars, ce qui n'est pas le moindre des paradoxes à une époque où la volonté exprimée des pouvoirs publics est de privilégier le train par rapport à la route... Elle lui demande s'il ne pense pas que les avancées technologiques indéniables que représente le TGV devraient être accompagnées d'un renforcement des dessertes ferroviaires locales et d'un maintien de la qualité du service public proposé aux usagers.

La parole est à Mme Michèle Rivasi, pour exposer sa question.

Mme Michèle Rivasi. Monsieur le président, monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, le nouveau TGV Méditerranée vient d'être inauguré. Nous ne pouvons que nous réjouir de cette nouvelle prouesse technologique qui permet de relier Valence à Paris en deux heures et Marseille à Paris en trois heures.

Je souhaite cependant appeler votre attention sur plusieurs incohérences liées à ce nouveau TGV. En effet, cette nouvelle organisation du transport des voyageurs va entraîner une augmentation du transport routier de proximité et porter atteinte au service public.

En effet, la desserte des nouvelles gares TGV, souvent éloignées du centre-ville, n'est pas suffisante, et assurée aux deux tiers par bus et pour un tiers seulement par des trains express régionaux. De surcroît, cette correspondance a un coût qui s'ajoutera au prix du billet au départ de la gare TGV, incitant les usagers à utiliser leur voiture pour rejoindre la gare. Ajoutons que les horaires des liaisons TER Montélimar-Valence-Lyon ont été modifiés sans informer les abonnés, ce qui les oblige à reprendre leur voiture.

Dans le cas précis de la ville de Valence, que je connais bien, il est possible de trouver une solution en mettant en place une liaison ferrée, une navette, une sorte de tram-RER en fait, qui relierait Romans, Valence-TVG, Valence-Ville et Portes-lès-Valence, et pourquoi pas Livron ou Montélimar, afin que les usagers de proximité, totalement pénalisés par ce nouveau TGV, puissent facilement accéder à la gare TGV Méditerranée. Cette liaison ferrée doit permettre également, en liaison avec le deuxième pont de Valence, aux Ardéchois et aux habitants du Sud de la Drôme qui se rendent à la gare TGV ou à Valence de laisser leur voiture dans un parking, notamment près de Portes-lès-Valence, au lieu d'engorger le centre-ville.

Atteinte au service public, ai-je dit, car l'accès aux quais est désormais interdit aux personnes non munies d'un billet. Il ne sera donc plus possible d'accompagner des enfants ou des personnes ayant des difficultés à se déplacer. Des services seront en principe mis en place pour les personnes âgées à mobilité réduite ou pour les transports d'objets volumineux. Mais, outre le fait qu'ils seront payants, dans quelles conditions seront-ils assurés ?

Enfin, et cela est, à mon avis, l'essentiel, le transport des groupes d'enfants est extrêmement pénalisé puisque ces derniers n'ont plus accès aux nouvelles gares TGV. J'ai entre les mains un courrier d'une caisse mutuelle de ma circonscription, que je tiens à votre disposition, monsieur le ministre, auquel la SNCF a répondu que l'organisation des voyages en groupe n'était plus une priorité de la société nationale et que les enfants devraient désormais voyager par trains de nuit plutôt que par TGV directs de jour... Tant et si bien que les enfants se retrouveront à voyager par autocars, ce qui n'est pas le moindre des paradoxes à une époque où la volonté exprimée des pouvoirs publics est de privilégier le train par rapport à la route !

Monsieur le ministre, ne pensez-vous pas que les avancées technologiques indéniables que représente le TGV doivent être accompagnées d'un renforcement des dessertes ferroviaires locales et d'un maintien de la qualité du service public proposé aux usagers ? Pourquoi ne pas envisager la création d'un comité consultatif réunissant la SNCF, les usagers et les élus, pour mieux répondre à la demande ?

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Madame la députée, il convient, comme vous l'avez dit, de nous féliciter de la mise en service du TGV Méditerranée, même si son démarrage pose quelques problèmes dont on parle beaucoup, y compris des actes de malveillance qui, hier

encore, ont provoqué des retards. Reste que ce TGV est incontestablement un progrès, tant sur le plan technologique que sur celui de la démarche dont le but est de privilégier le transport par rail plutôt que le transport routier, source, on le sait, de problèmes de plus en plus lourds.

Je veux rappeler, car personne, jusqu'à présent, n'en a fait état, que nous assisterons, dès que les cadences prévues seront atteintes, à un transfert de 10 % du trafic routier vers le trafic ferroviaire voyageurs entre Paris et Marseille. Autant dire que tout cela va globalement dans le sens que vous souhaitez.

J'ai déjà eu d'ailleurs l'occasion d'évoquer devant vous les changements qu'entraîne la mise en service du TGV Méditerranée pour les usagers des régions Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur, avec l'ouverture notamment des nouvelles gares de Valence, Avignon et Aix-en-Provence.

Même si à ce jour, les régions concernées et la SNCF ont réalisé un important travail de refonte, certaines adaptations restent nécessaires, en particulier dans l'articulation entre les dessertes régionales et nationales ou dans les liaisons entre les gares de centre-ville et les nouvelles gares TGV. C'est précisément le problème que vous avez posé dans la première partie de votre intervention.

Je suis convaincu que la mise en service du TGV Méditerranée ne doit pas apporter de dégradation mais bien au contraire une amélioration du service public. Aussi convient-il d'examiner attentivement toutes les suggestions et les propositions qui peuvent être faites dans ce domaine.

Ainsi, la gare de Valence TGV ne constitue pas simplement un arrêt sur une ligne à grande vitesse.

Particulièrement facile d'accès pour toute la partie est de l'agglomération de Valence, elle a vocation à desservir l'ensemble de la région. Elle permettra d'accueillir un trafic de voyageurs plus important qu'aujourd'hui et de reporter une partie du stationnement des véhicules de la gare du centre-ville vers la gare TGV.

J'ai interrogé la SNCF sur les autres points que vous avez évoqués. La loi reconnaît à la SNCF une large autonomie de gestion, mais vous n'êtes pas la seule à avoir soulevé le problème de l'accès aux quais et également celui des voyages de groupes. Je tiens donc, sur ces deux aspects, à vous faire part de l'opinion du ministre.

L'entreprise publique m'a précisé que le dispositif d'accueil-filtrage sur les quais avant la montée dans les trains est destiné à maîtriser la sécurité à bord - ce qui, vous en conviendrez, est également un souci constant des voyageurs. Bien entendu, les enfants et les personnes ayant des difficultés peuvent être accompagnés par leurs proches ou par le personnel de la SNCF.

La SNCF m'a également confirmé que les groupes ont encore et auront toujours la possibilité d'accéder aux TGV, y compris dans les gares dites TGV. L'entreprise publique a d'ailleurs instauré un partenariat constructif avec les grandes fédérations représentatives des groupes de jeunes et d'enfants pour améliorer l'offre et les conditions de voyage proposées.

Néanmoins, il semble effectivement que certaines restrictions regrettables aient contraint quelques groupes à prendre d'autres dispositions, essentiellement pour des questions d'insuffisance de capacité dans les trains, les jours et heures de pointes au départ des gares TGV, ou des questions d'organisation en gare pour des groupes nombreux, accompagnés de bagages. Cette situation est en effet problématique. Il serait, je suis de votre avis, paradoxal de faire voyager en autocar des groupes et des enfants qui veulent partir par le train.

Croyez bien, madame la députée, que je veillerai à ce que cette priorité constante de l'amélioration du service public ferroviaire au service du développement économique et social soit respectée.

M. le président. La parole est à Mme Michèle Rivasi.

Mme Michèle Rivasi. Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier de vos réponses. S'agissant de la liaison de proximité tram-RER, je compte sur votre soutien pour l'initier en collaboration avec le conseil régional, le conseil général - il y est prêt - et même la structure intercommunale Rovaltain qui pourra y participer dans la mesure où elle touchera une part de taxe professionnelle sur la nouvelle gare.

A propos des groupes, une directive est sortie au niveau de la SNCF. Mais il serait urgent de rappeler, par une circulaire, que les groupes d'enfants soient non pas privilégiés, mais intégrés aux autres voyageurs, ne serait-ce que pour des raisons de sécurité: après tout, des enfants de huit à onze ans sont mieux dans des trains que dans des cars.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Michèle Rivasi](#)

**Circonscription :** Drôme (1<sup>re</sup> circonscription) - Socialiste

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 1471

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

Date(s) clé(e)s

**Question publiée le :** 25 juin 2001, page 3581

**Réponse publiée le :** 27 juin 2001, page 4818

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 25 juin 2001