



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

gares

Question écrite n° 112858

Texte de la question

M. Alain Bocquet attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur la menace que constitue, à court terme, pour la mobilité des Français la multiplication des gares nouvelles TGV non connectées au réseau régional les environnant. Avec le renchérissement du pétrole, il est irresponsable d'obliger les régionaux desservis par le TER à se rendre en voiture dans ces gares et de contraindre les « arrivants » à la location de voiture (ou au taxi) alors que leur destination serait accessible par ce même réseau régional. L'intention récemment affichée par la SNCF de réduire les circulations des TGV sur les lignes classiques, en se limitant à la desserte de la gare TGV locale, renforce la nécessité d'une action à cet égard. Celle-ci pourrait consister à imposer systématiquement cette connexion dans tout projet de LGV et, pour les gares nouvelles déjà réalisées n'en disposant pas, à inviter les régions à examiner la faisabilité d'une correction de cette anomalie dans le futur, la perspective de l'amélioration du réseau ferré national des lignes à grande vitesse et, dans ce cadre, la proposition émise de création d'une ligne nouvelle reliant directement, sans passer par la région parisienne, Lille à Dijon et à la LGV sud-est. Il lui demande de lui faire connaître si cette hypothèse fait l'objet d'une étude, et les prolongements susceptibles d'être donnés.

Texte de la réponse

L'implantation des gares nouvelles TGV sans connexion au réseau ferroviaire classique est le fruit d'une époque et de ses priorités en termes de transport. Les gares nouvelles ont été majoritairement créées dans les années 1980, dans un contexte donnant la priorité aux connexions entre modes ferroviaire et autoroutier, en l'absence d'un maillage des dessertes ferroviaires régionales aussi développé qu'aujourd'hui. Ainsi, la gare TGV de Haute-Picardie a été implantée au croisement de l'A1 et de l'A29. Le développement des dessertes régionales et de l'offre de services pour les usagers amène désormais la SNCF à privilégier, chaque fois que cela est possible, la desserte des agglomérations par les gares historiques du centre-ville autour desquelles les villes se sont construites. Ces gares bénéficient par ailleurs du développement des transports publics tous modes confondus. Lorsque la configuration du site impose la réalisation d'une gare nouvelle LGV, réseau ferré de France (RFF), maître d'ouvrage des projets de développement du réseau ferré national, veille à la meilleure intégration possible de la gare nouvelle avec le réseau classique et la desserte envisageable. Ces réflexions sont menées en étroite concertation avec les régions, qui cofinancent ces projets et sont également autorités organisatrices (AOT) des TER, et la SNCF. La gare de Valence TGV peut ainsi être citée en exemple d'une intégration réussie. Elle a su utiliser la configuration des lieux et assurer la correspondance TGV - TER sur deux niveaux au croisement de la LGV avec la ligne classique. Sur le projet de ligne Sud-Europe-Atlantique, les villes de Poitiers et Angoulême ont choisi la mise en place de raccordements permettant la desserte TGV de la gare de centre-ville.

Données clés

Auteur : [M. Alain Bocquet](#)

Circonscription : Nord (20^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 112858

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, développement durable, transports et logement

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 28 juin 2011, page 6761

Réponse publiée le : 14 février 2012, page 1316