



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

TGV

Question écrite n° 9695

Texte de la question

M Eric Raoult attire l'attention de M le ministre des transports et de la mer sur le probleme des nuisances posees par le trace du TGV Nord. En effet, ce trace tres conteste prevoit une halte internationale dans une commune de 185 habitants. La gare d'Amiens serait deplacee a 45 kilometres de la ville. Les Picards et les Normands s'y rendraient en autobus SNCF ou voiture et stationneraient sur un parking tres technocratique dont l'enquete publique 1988 precise que « le stationnement sera original sur toute la longueur des quais, de maniere a raccourcir a son minimum le cheminement a pied du voyageur jusqu'a sa place dans le TGV » (a l'aller, mais pas au retour). Ce probleme merite un reexamen du dossier. Il lui demande donc de bien vouloir lui preciser ses intentions en ce domaine.

Texte de la réponse

Reponse. - Le projet de TGV-Nord a ete defini, comme les autres projets de lignes a grande vitesse, en tenant compte de trois criteres essentiels : les preoccupations d'aménagement du territoire, les imperatifs de rentabilite, et la protection de l'environnement. Le trace retenu (trace B) a fait l'objet de tres nombreuses etudes de variantes, notamment dans le cadre de la commission Rudeau, mandatee a cet effet par le Gouvernement. Celle-ci concluait en faveur du trace B dans son rapport d'avril 1987. Devant l'emotion soulevee dans la region amiennoise par le choix du trace, le Gouvernement decidait de confier a une commission presidee par M Carrez, delegue a l'aménagement du territoire, un examen complementaire destine a analyser l'interet d'eventuelles inflexions a apporter au trace B. Les elus et les representants de l'association TGV-Amiens-Picardie-Normandie ont ete tres largement associes a ces etudes. Les conclusions de ces analyses complementaires ont ete elles-memes tres claires, puisqu'elles font ressortir que le trace B, complete par une gare picarde situee sur la ligne nouvelle, a proximite de son intersection avec la future autoroute Amiens - Saint-Quentin, presentait un avantage differentiel important par rapport aux variantes se rapprochant d'Amiens, de l'ordre du milliard de francs. Independamment des calculs economiques effectues, on peut d'ailleurs penser que, si l'on examine les interets de la region Picardie considerée dans son ensemble, et non le seul probleme d'Amiens, la gare picarde, qui occupe une position plus centrale, est preferable. On peut ainsi observer qu'Amiens et Saint-Quentin seront a environ une demi-heure de la gare TGV picarde, ce qui assure un temps d'accès au reseau TGV notablement inferieur a celui qui caracterise beaucoup de zones de la region parisienne. Outre la construction de la gare picarde, ou s'arreteront cinq TGV empruntant la ligne nouvelle d'inter-connexion en region parisienne, le CIAT du 17 novembre 1988 prevoit la construction d'un raccordement ferroviaire au nord d'Arras, entre la ligne classique et la ligne nouvelle, pour permettre une liaison aller-retour quotidienne entre Amiens et Bruxelles.

Données clés

Auteur : [M. Raoult](#) 

Circonscription : - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 9695

Rubrique : Sncf

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : équipement, logement, transports et de la mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 20 février 1989, page 856