



LES GARES NOUVELLES DU TGV « EXURBANISÉES »

Fonctionnement et relation au territoire

Rapport réalisé pour la Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la
Compétitivité des Territoires (DIACT)

Mission politique des territoires. Programme 112
Arrêté N° 1045 du 26 juillet 2007

par la Fédération Nationale des Associations d' Usagers des Transports
(FNAUT)

Rédacteur : Jean-François TROIN

Avril 2008

SOMMAIRE

Introduction

* Gares TGV et développement d'activités : espoirs et réalités

* Gares TGV et articulation au territoire régional

Typologie des gares sur LGV selon leur connexion au réseau ferré

- 1) Des gares de périphérie déconnectées totalement du réseau TER

TGV Haute-Picardie, Vendôme Villiers, Meuse TGV, Lorraine TGV, Aix-en-Provence TGV.

- 2) Des gares périurbaines complémentaires

Le Creusot-Montchanin, Mâcon Loché et Avignon TGV

- 3) Des gares effectivement interconnectées

Valence TGV et Champagne Ardenne

* Gares TGV : accessibilité, pluri-modalité, équipements

- 1) Accessibilité périphérique : une dominante routière

- 2) Accessibilité interne (ou locale) : une grande diversité de situations

- 3) Accessibilité extérieure : quelles liaisons à distance ?

- 4) Des équipements inégaux, un besoin de présence humaine

* Cartes de visite par gare

10 fiches standard présentant en détail les gares étudiées

* Les gares TGV de l'avenir

1) Gares en construction sur la LGV Rhin-Rhône (branche Est)

2) Le cas particulier de Vandières (TGV Est européen)

3) Dijon Porte Neuve, un cas spécifique de gare urbaine bis

4) La fièvre des gares « exurbanisées » n'est pas retombée

- Projets envisagés

- Projets incertains : des « rêves de gares »

Conclusion

Un constat : le TGV à la poursuite de l'avion

Un bilan : du trafic certes, mais peu d'urbanisation générée

Quelques recommandations pour demain

Quelques sources et photographies.

INTRODUCTION

Le TGV (train à grande vitesse) constitue en France une indéniable et formidable réussite technologique, qui a permis de gagner un temps considérable sur les relations ferroviaires majeures, tout en voyageant dans de meilleures conditions de confort et de sécurité. Il a très certainement relancé le chemin de fer à la fin du XX^{ème} siècle comme mode de transport de voyageurs, en le situant comme un concurrent direct de l'automobile et de l'avion sur courte distance. Il constitue pour notre pays une image de dynamisme et de progrès que nul ne conteste.

La mise en service du TGV s'est accompagnée de la création de lignes à grande vitesse (LGV) spécialement dédiées à ces trains rapides et jusqu'à ce jour réservées en France au seul trafic voyageurs. S'affranchissant des parcours sinueux des voies ferrées anciennes et des passages dans des complexes ferroviaires induisant obligatoirement des ralentissements, ces LGV sont également raccordées au réseau traditionnel et permettent de réaliser une interpénétration remarquable et de prolonger « l'effet TGV » bien au delà des infrastructures de la Grande Vitesse. Cette interpénétration demeure l'atout majeur du TGV.

Sur ces lignes nouvelles ont été conçues et installées de nouvelles gares, distantes des gares anciennes, tantôt en milieu urbain (Lille, région parisienne), tantôt « à la campagne » dans l'espoir de faire naître - un peu comme au XIX^{ème} siècle - de nouvelles urbanisations, et avec l'idée dominante que l'accessibilité par la route à ces « gares-bis » serait facilitée par rapport aux traversées de centres-villes encombrés.

C'est ici que notre description quelque peu idyllique des bienfaits du TGV risque de se gâter, car certaines de ces gares périphériques - tout en attirant un trafic notable - ont créé des distorsions dans le réseau ferroviaire hérité, mis en place un nouveau maillage de plus en plus indépendant du réseau basique, abouti à un ensemble de lignes et pôles parfois déconnectés des zones de fort peuplement, entraînant des ruptures de charges, et n'ont pas toujours fait éclore sur les territoires avoisinants les activités attendues.

C'est à ces gares sur LGV, qualifiées de « vertes », « bis », plus méchamment de « gares des betteraves » à partir de l'expérience de Haute Picardie, ou encore de « gares fantômes », « gares dans le désert » et plus souvent tout simplement de « gares TGV », appellation adoptée par la SNCF,

que nous nous intéresserons. Qu'on le veuille ou non, ces gares dédiées au TGV sont aujourd'hui bien installées dans le paysage national et ponctuent les axes du train rapide sur l'Atlantique, le Nord, l'Est et le Sud-Est, accueillant des nombres croissants de voyageurs (fig. 1). Délaissant celles qui, peu à peu, s'insèrent dans un milieu urbain dense et jouent ainsi leur rôle de porte d'entrée dans une agglomération (Lille Europe, Marne la Vallée-Chessy TGV, Massy TGV) ou de connexion avec un aéroport international (Roissy CDG TGV, Lyon Saint-Exupéry TGV) et qui sont en quelque sorte les « bonnes élèves » du réseau TGV, mais également des cas particuliers de pôles urbains à gros trafic, nous nous pencherons sur les cas de gares plus ou moins isolées de la ville et que nous appelons « **exurbanisées** ».

Les gares principalement retenues dans cette étude sont : **TGV Haute Picardie, Champagne-Ardenne, Meuse, Lorraine, Vendôme-Villiers, Le Creusot-Montceau les Mines-Montchanin, Mâcon TGV, Valence TGV, Avignon TGV et Aix-en-Provence TGV**. Nous avons systématiquement visité toutes ces gares entre décembre 2007 et avril 2008, afin d'en observer le fonctionnement, les aptitudes intermodales, les connexions (ou absences de connexions) au territoire, afin de déceler la naissance (ou non) d'un tissu urbain et d'activités aux alentours et les potentialités de développement ultérieur. Ceci nous a permis en même temps de tester les moyens d'accès à ces gares et d'expérimenter leurs équipements fonctionnels.

Avant d'établir la « carte de visite » de chacune de ces stations, nous rappellerons les conditions et les options de naissance de ces gares, les espoirs mis en elles, mais aussi les phantasmes suscités. Nous nous attacherons ensuite à examiner leurs connexions aux territoires et nous examinerons les facettes de leur intermodalité. Une présentation plus détaillée des dix gares précitées suivra, complétée par un aperçu sur celles qui sont pratiquement à ce jour en construction (Rhin-Rhône) ou seulement envisagées (réseaux Sud-Est et Sud-Ouest), ce qui permettra d'élargir l'horizon. Enfin, après ce tour de France, qui fut pour nous fort instructif, tout en prenant parfois l'allure d'une expédition lorsque nous avons voulu - idée sans doute saugrenue - relier entre elles par le rail deux gares TGV, nous nous autoriserons à fournir quelques suggestions pour l'avenir, en nous plaçant du côté de l'utilisateur et du citoyen, puisque telle était la mission qui nous avait été confiée par la FNAUT.



Fig.1 - Les gares nouvelles sur LGV

Cette carte ne recense que les gares nouvelles créées sur LGV, à défaut des gares remaniées au moment de l'entrée en service du TGV. Elles sont au nombre de 16. Les dix gares étudiées dans ce rapport ne concernent que les sites extra urbains .

Les gares en projet ne sont indiquées que pour mémoire et à titre de repères ; la carte n'a aucun caractère officiel dans ce domaine et ne saurait non plus être exhaustive.

Une ligne de démarcation forte sépare **une France de l'Est**, qui concentre la majeure partie des gares existantes, en construction ou éventuellement envisagées, d'une **France de l'Ouest** peu dotée, mais où le choix de gares de centres-villes est une option volontariste pour les stations des futures LGV (TGV Sud Europe-Atlantique ou Bretagne).

Gares TGV et développement d'activités : espoirs et réalités

Nous commencerons par cet aspect qui n'était pas une finalité du TGV - lequel est un outil d'aménagement et non un agent de développement en soi - mais qui a contribué à motiver nombre d'élus et à les engager dans de véritables « combats » pour « obtenir » une gare TGV, aussi périphérique soit-elle.

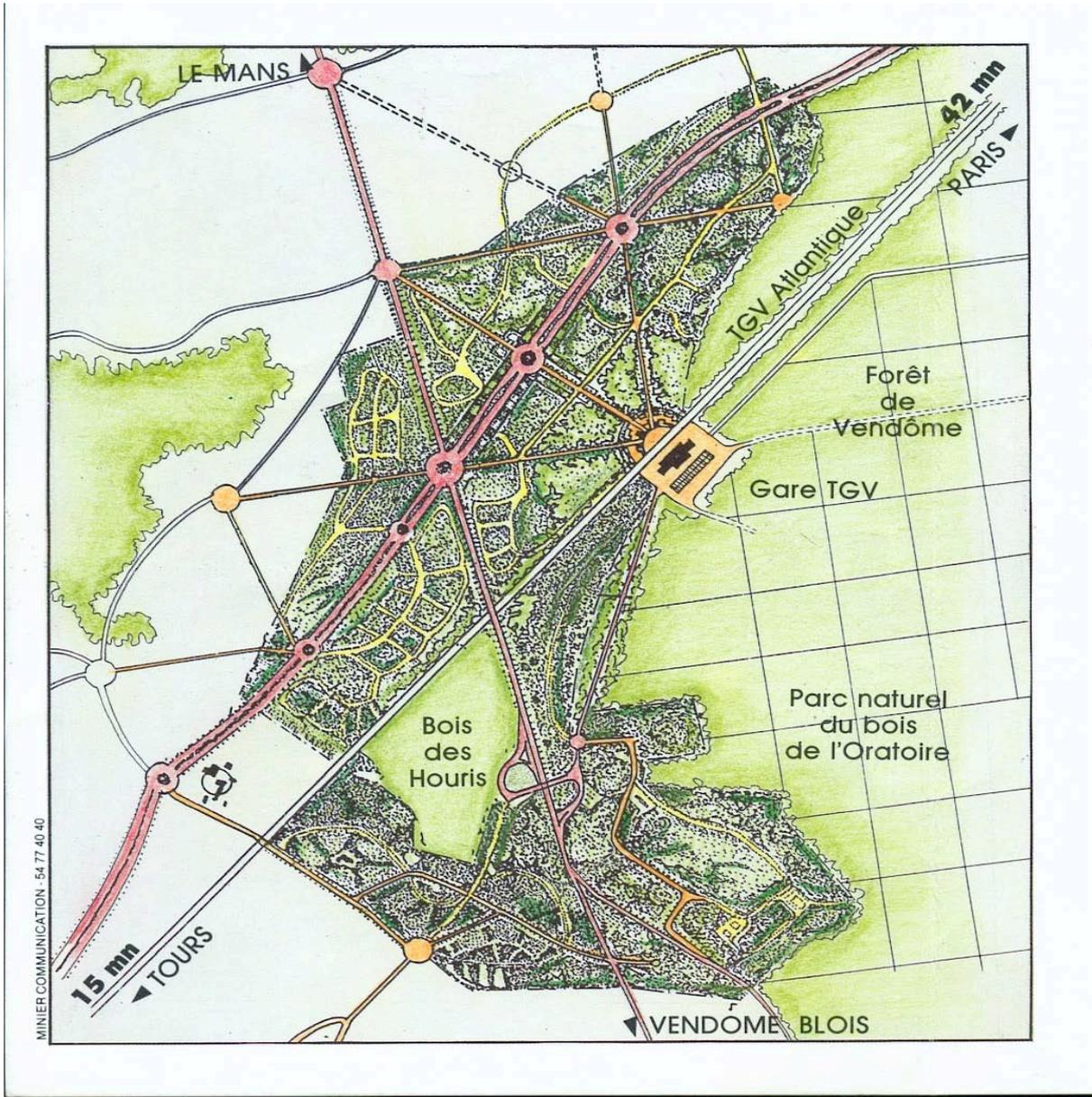
L'idée était que des implantations industrielles de pointe et surtout le développement de sites tertiaires viendraient s'associer à la création de la gare. Il suffirait pour cela d'offrir du foncier à bon marché, un environnement naturel et humain favorable, une main-d'œuvre disponible et pas trop coûteuse et un lien rapide avec la capitale. Les vingt dernières années ont montré que la mécanique ne fonctionnait pas aussi simplement.

L'exemple de la gare de Vendôme-Villiers sur Loir (TGV Atlantique) est sur ce point édifiant. Voulue avec force par les Vendômois et arrachée à la SNCF, qui n'y tenait guère, mais qui y a trouvé le moyen de mieux remplir ses TGV « courts courriers » que sont les Paris-Tours en 1 heure, la station a été largement financée par les collectivités locales.

Énorme volonté politique locale et forte mobilisation au départ : une centaine d'élus locaux groupés dans un SIVU et une SEM pour le développement du Vendômois ont fait un « pari sur l'avenir », comme il était écrit dans les brochures de l'époque (1990), et envisagé un superbe parc technologique entre gare TGV et ville, sur 40 ha au milieu de boisements de qualité (fig. 2). Ce parc d'activités devait être spécialisé dans les productions liées aux arts graphiques (Vendôme hébergea longtemps l'imprimerie des Presses Universitaires de France et donc la production de la collection Que sais-je ?). Aux établissements devaient s'adjoindre un hôtel ACCOR, un golf, des résidences, le tout à 42 minutes de Paris, avec un accès possible à Roissy, cet ensemble devant entraîner la création de 1000 emplois dans un bassin de population de 65 000 habitants.

Quinze ans plus tard, il y a bien une gare sur le parc (boisé), mais c'est une gare sans le parc (technologique) ! Le pari était des plus risqués, la gare fonctionne avec des flots de voyageurs, qui sont avant tout des navetteurs sur Paris, mais l'impact économique sur le site est des plus faibles (voir la « Carte de visite » de la gare, plus loin).

D'autres déceptions ont été enregistrées initialement à Mâcon ou à Montchanin. Dans le cas de Montchanin, la zone d'accueil d'entreprises nommée Coriolis n'a pas fait le plein et l'effet d'entraînement autour de la gare n'a pas eu lieu, d'autant plus que les élus du Creusot et de Montceau les Mines



**2 - Vendôme, projet initial :
une gare dans le parc (technologique)**

**Aujourd'hui une gare dans les bois,
mais sans le parc.**

ont, semble-t-il, privilégié les implantations sur leurs villes plutôt que sur cette zone d'activités à cheval sur trois communes et qui se voulait fédératrice. Tout au plus, la gare TGV a-t-elle facilité la reconversion de certaines entreprises et empêché leur délocalisation¹. Dans le cas de Mâcon, la situation est bien différente : après une période assez somnolente, les deux zones d'activités autour de la gare se sont progressivement remplies en partie parce que celles qui étaient proches de l'autoroute A6 et vouées à la logistique transport étaient saturées et qu'il y avait là, autour de la gare nouvelle, des réserves foncières. La gare TGV de Mâcon facilite évidemment les voyages des cadres, mais n'est pas vraiment à l'origine de ce développement assez complet des activités autour de Loché et de Charnay-les-Mâcon.

En réalité, l'implantation d'unités de production, essentiellement légères, ou de services tertiaires ne peut se faire que dans un environnement économique favorable, quand il existe des structures de recherche et développement assez importantes, quand on dispose d'un réservoir de main-d'œuvre qualifiée, quand on peut offrir des conditions de vie exceptionnelles (soleil, cadre paysager maritime ou montagnard, large gamme de pratiques de sports et loisirs originaux). Ces conditions n'étaient pas remplies dans la plupart des sites de gares nouvelles TGV de plein champ. Avec le temps, cependant (27 ans depuis l'ouverture de la LGV Paris-Lyon), les zones d'activités proches des gares TGV se remplissent peu à peu, mais il s'agit soit de disponibilités foncières que l'on utilise à retardement, soit d'effets autoroutiers, la proximité d'une sortie d'autoroute ou d'un carrefour routier favorisant les implantations d'ensembles logistiques (cf. TGV Haute Picardie). La « station TGV » (le terme « station » nous paraît dans ce cas mieux adapté que celui de « gare » puisque l'on ne fait qu'y passer) n'est pas l'élément déclencheur. Pourtant, véhiculant une image de dynamisme et de modernité, elle peut aider au développement de projets plutôt axés aujourd'hui sur l'immobilier de bureaux, dans des localisations bien étudiées (cf. Valence TGV) mais qui n'ont nullement le potentiel de croissance des sites urbains (Lille Europe, Gare du Mans, etc...). Ces implantations, même si elles offrent un foncier bon marché et des prix au m² bâti intéressants, seront toujours défavorisées par rapport à l'environnement urbain et métropolitain qui dispose de la présence de gros bassins de clientèle, de contacts internationaux aisés, d'une connexion directe gare-centre d'affaires et surtout des aménités de la ville.

On peut enfin noter que le TGV favorise avant tout les villes-terminus, voire quelques villes intermédiaires, si elles offrent une population suffisante et des opportunités de développement (Poitiers et le Futuroscope, Avignon et son festival). Il a tendance à renforcer l'attractivité des zones urbaines peuplées,

¹ Voir le mémoire de J.B. Rozier.

actives et bien desservies. Mais les villes moyennes situées dans les interstices n'en retirent généralement pas de grands avantages ; elles seraient même défavorisées par des dessertes moins fréquentes comparativement aux villes « capitales » et aux grosses agglomérations.

Gares TGV et articulation au territoire régional

Le modèle de la gare de rase campagne, s'affranchissant des contraintes urbaines, permettant de gagner du temps ferroviaire (un arrêt en gare centrale impose des ralentissements et donc un allongement du temps de parcours pour les destinations les plus lointaines), a été défendu et appliqué avec succès par la SNCF dans une logique purement commerciale. Pour justifier ce choix du « périphérique », on a également mis en avant **une meilleure accessibilité** grâce à des travaux routiers neufs et parfois gigantesques (Aix-en-Provence), **de fortes disponibilités en parkings, la desserte d'un plus vaste hinterland**. Pour faire quelque peu oublier la déconnexion avec le centre-ville, on a fait de ces gares des pôles « d'interconnexion » pour l'ensemble du territoire national, permettant des relations ferroviaires rapides et originales de province à province, sans passer par la rupture de charge parisienne. De fait, certaines gares TGV du Sud-Est offrent une palette de liaisons impressionnantes, même s'il ne s'agit que d'une seule relation par jour et par sens. Avignon TGV, outre la forte desserte avec Paris, permet de relier Lyon, Marseille, Montpellier, Nice et Toulon, Vintimille, ce qui est son aire de proximité, mais aussi à plus grande distance : Lille et Bruxelles, Roissy CDG, Le Havre et Nantes, Rennes, Metz et Strasbourg, Bordeaux, Toulouse, Genève. Si l'on s'en tient au panneau d'affichage des arrivées et départs, la gare TGV apparaît dans ce cas provençal comme une plaque tournante, un exhausteur de mobilité, une ouverture sur l'hexagone.

Deux nuances sont à apporter à cette vision du rayonnement avignonnais - et ce cas pourrait être étendu à d'autres gares - si l'on se penche sur la desserte interrégionale et le territoire proche :

- les dessertes lointaines négligent (pour une raison évidente de gain de temps) la relation avec les villes proches et privent ces villes d'un accès facile et rapide aux capitales régionales et bien évidemment à l'hinterland national,
- la localisation de la gare et sa médiocre connectivité avec l'agglomération (ou les agglomérations) qu'elle est censée desservir (exception faite, une fois encore, du cas de Valence TGV et en second lieu de Champagne-Ardenne aux portes de Reims) ne font pas du TGV le moyen d'accès idéal à la zone urbaine et à la région envisagées. La rupture de charge rail/route peut être mal vécue et faire préférer un accès de bout en bout par automobile même sur des distances longues.

Finalement, la connexion de LGV avec le réseau ferré régional (n'existant qu'à Valence et Reims, en dehors des gares de la région parisienne, que nous excluons de notre étude, et du cas spécifique de Calais Fréthun) est bien un élément essentiel qui a été peu pris en compte dans les choix d'implantation de ces gares TGV. La plupart du temps, cette connexion ferroviaire est absente et contraint à un transfert routier, comme on le verra plus loin, qui est plus ou moins long, avec dans le cas des transports collectifs des fréquences très variables et des délais de correspondance parfois dissuasifs. Ceci nous conduit à examiner le degré de connexion des gares TGV au territoire local.

Typologie des gares sur LGV selon leur connexion au réseau ferré

Trois types de gares peuvent être distingués selon cette optique.

- 1) Des gares de périphérie déconnectées totalement du réseau TER

Elles sont les plus nombreuses puisque l'on trouve dans cette catégorie TGV Haute-Picardie, Vendôme Villiers, Meuse TGV, Lorraine TGV, Aix-en-Provence TGV.

En Haute Picardie, on a définitivement raté l'occasion d'une bonne connexion au réseau ferroviaire régional en choisissant un site au point de rencontre de deux autoroutes (A1 et A29) et à proximité de la N29, ce qui a permis de développer un discours sur la bonne accessibilité, et en négligeant le croisement avec la ligne ferroviaire Amiens - Saint-Quentin à 6 kilomètres plus au sud au niveau de la gare de Chaulnes (fig. 3).

À Vendôme Villiers, la dichotomie est totale entre gare TGV et gare de Vendôme Ville, distantes de 5 km. environ, reliées uniquement par route, alors que la LGV coupe 5 km plus au sud un embranchement donnant accès à la ligne Paris-Tours par Châteaudun et desservant Vendôme, ligne il est vrai en très mauvais état et qui aurait nécessité une refonte complète de son assise pour assurer un système de navette.

La gare de **Meuse TGV** a été implantée aux Trois Domaines dans une sorte de clairière forestière, à mi-chemin de Verdun au nord (27 km.) et Bar-le-duc au sud (30 km) accessibles seulement par route et sans proximité aucune d'une ligne traditionnelle SNCF. Isolée, la gare dresse son clocher de bois, telle une chapelle dans les collines, appelant de loin les voyageurs à la rejoindre.

Lorraine TGV peut paraître encore plus aberrante. Elle est installée sur la commune de Louvigny là aussi à mi-distance de Metz et Nancy, lesquelles accueillent heureusement après débranchement de la LGV des TGV dans leurs

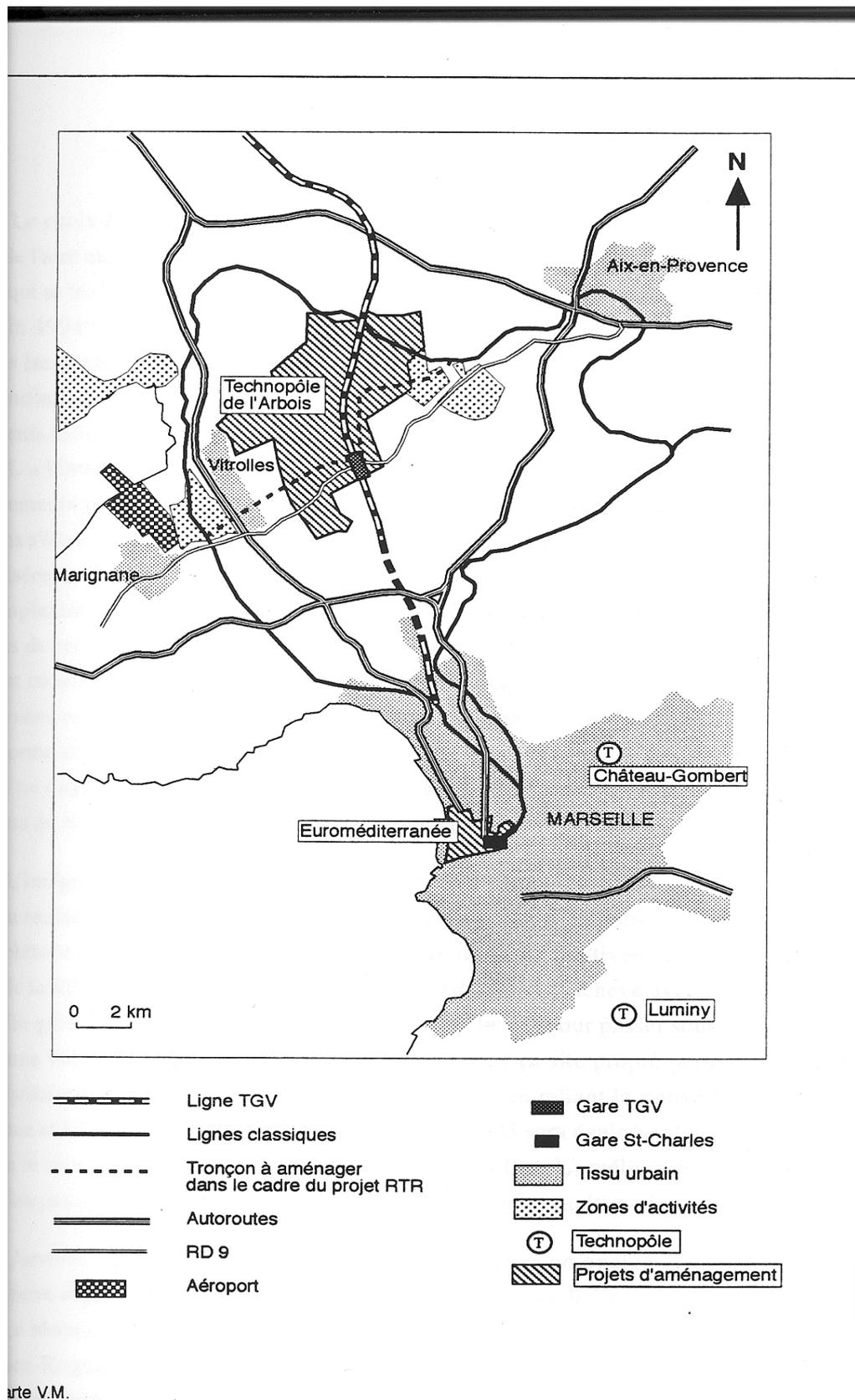
gares centrales. Elle à été implantée soi-disant à proximité d'un aéroport (Vigny) que l'on estimait pouvoir développer en le couplant avec du fret express ferroviaire (!) ; elle ne tient pas compte du croisement proche à Vandières avec la voie ferrée à haut débit de la vallée de la Moselle. Cette ligne, véritable arbre structurant de la Lorraine, permet d'irriguer toute une région très peuplée (desserte d'un bassin de 1 million d'habitants) et a été rendue célèbre par l'une des premières dessertes ferroviaires cadencées de France : Métrolor. Il faut reconnaître qu'ici la dénivellation entre la LGV installée sur le plateau et la ligne de la vallée de la Moselle est importante et nécessiterait de gros ouvrages d'art. Néanmoins, ce site de Vandières est réservé pour un futur plus ou moins lointain². Mais il est évident qu'une seconde gare TGV à un peu plus de 10 km. de Lorraine TGV, maintenant opérationnelle, poserait inévitablement le problème de la reconversion de la première et ferait crier au gaspillage de l'argent public. Pourtant, il y a là un véritable enjeu de desserte en profondeur d'un territoire urbanisé et en reconversion économique³.

Aix-en-Provence TGV, créée sur le plateau de l'Arbois, et qui a nécessité de gros travaux d'accessibilité routière ne fonctionne que par navettes bus, taxis et voitures particulières pour ses relations avec la ville éponyme. Ce trafic automobile généré par la nouvelle gare conduit à un engorgement des parkings et à la construction (en cours) d'une extension de 1100 places. Or, là aussi, à quelques kilomètres près, l'on se prive d'une correspondance avec une ligne SNCF (certes dénivelée) qui pourrait être réouverte au trafic Voyageurs et devenir un RER local joignant Aix-en-Provence, d'une part, et l'aéroport de Marignane, d'autre part (fig. 4). Cette possibilité d'implantation au niveau de La Mérindolle a été évincée par un projet de réalisation d'un technopôle sur le plateau de l'Arbois, un rêve d'aménageur dont l'idée avait d'ailleurs largement précédé la décision d'implantation de la gare et qui a fait choisir le site de la station plus au sud, en bordure de la chaîne de Vitrolles. On a donc fait riper la gare TGV en quelque sorte vers ce plateau peu peuplé et placé la gare au croisement avec la D9, route joignant Aix-en-Provence à Vitrolles, privilégiant une fois de plus l'accessibilité routière⁴. Certes, il a bien été envisagé une liaison ferroviaire, distincte de la voie ferrée d'Aix-en-Provence à Rognac et Vitrolles sur laquelle elle se brancherait, pour desservir la gare TGV, le Technopôle et rallier l'aéroport de Marignane. Mais ce projet coûteux de RTR (Réseau de transport régional) demeure une velléité et les travaux routiers entrepris semblent bien l'avoir envoyé aux oubliettes.

² Dans le cadre du protocole additionnel à la convention de réalisation et de financement du TGV Est européen de novembre 2000.

³ Les réflexions et propositions de J. Boudaille et M. Vogt sur les gares du TGV Est européen ont été utilisées. Voir en bibliographie leurs écrits.

⁴ Voir la thèse de V. Mannone (bibliographie) à laquelle nous empruntons deux cartes.



**Fig. 4 -Aix-en-Provence TGV :
desserte purement routière, technopôle en devenir .**

Carte dressée par V. Mannone in *L'impact régional du TGV Sud-Est*, Thèse, Aix, 1995, p.486.

- 2) Des gares périurbaines complémentaires

Ces gares sont dites par nous « complémentaires », car elles sont censées en effet partager des fonctions de redistribution avec la ou les gares de centres-villes, en jouant un rôle spécifique d'accès rapide au réseau TGV, en facilitant un désengorgement de l'espace urbain dense. On a donc réalisé en marge d'agglomération de nouveaux arrêts TGV, disposant de confortables parkings, au risque de voir apparaître un dépérissement et une disqualification des gares centrales anciennes. Par rapport à la catégorie précédente, les connexions par rail avec le réseau ferré traditionnel n'existent pas non plus, mais elles sont envisagées à plus ou moins long terme, ou bien, si elles sont présentes, elles ne sont que partielles et à compléter éventuellement.

Ces gares sont fort diverses dans leurs implantations. Nous éliminerons tout de suite deux cas :

- **Lyon Saint-Exupéry**, couplée à l'aéroport et en cours d'évolution vers l'interconnexion avec le transport ferré urbain (projet de tramway rapide Leslys devant entrer en service en décembre 2009), donc appartenant bientôt à la troisième catégorie des gares véritablement interconnectées,
- **Calais-Frethun**, sur la ligne du TGV Nord-Europe, à l'entrée du tunnel sous la Manche, qui demeure cependant bien isolée, en périphérie du tissu urbain, tout en étant reliée au réseau de desserte ferroviaire locale, et affichant une finalité internationale spécifique. Cette gare n'a rien d'une station isolée et pourrait jouer un rôle d'interconnexion sans doute plus important, à l'instar d'Ashford, sa jumelle en terre britannique.

Nous ne retiendrons donc dans cette catégorie que **Le Creusot-Montchanin, Mâcon Loché et Avignon TGV**, toutes trois sur l'axe Méditerranée.

Le Creusot-Montceau les Mines-Montchanin dessert comme son nom l'indique un trio d'agglomérations regroupant 100 000 habitants. La gare TGV est située au nord-est de Montchanin et est assez éloignée tant du Creusot que de Montceau les Mines. Cet éclatement et le passage en superstructure de la LGV au dessus de la ligne Nevers-Chagny (qui dessert successivement les trois villes), mais sans échange entre les deux infrastructures (bien qu'existent des raccordements) conduisent là aussi à une desserte purement automobile.

Mâcon Loché a été conçue comme une halte desservie essentiellement par les TGV des lignes Paris-Genève et Paris-Annecy qui bifurquent à cet endroit, abandonnant la LGV pour emprunter la ligne de Bourg-en-Bresse. Il existe bien deux raccordements entre la LGV et la ligne traditionnelle Paris-

Mâcon-Lyon, mais ils ne permettent pas d'entrer en gare de Mâcon Ville en venant de Paris. Dans ce cas, l'emprunt d'un mode automobile est donc nécessaire pour gagner Mâcon. Ajoutons que la ligne LGV enjambe, au sud de la gare TGV, la ligne traditionnelle et qu'un emplacement de gare à cet endroit eut été judicieux pour donner accès à Mâcon mais aussi à Chalon sur Saône au nord et Villefranche sur Saône au sud, cette dernière ville étant actuellement connectée par une navette de bus à la gare TGV. Ici aussi, une dénivellation sensible sépare les deux voies ferrées (LGV et ligne PLM) mais l'on sait aujourd'hui construire des superstructures étagées reliées par ascenseurs et escaliers mécaniques, comme on l'a fait à Valence TGV.

Avignon TGV est un dernier cas, assez particulier lui aussi. La nouvelle gare est située en bordure sud de la ville, dont on aperçoit superbement le Château des Papes depuis la plate-forme ferroviaire surélevée, à la limite de la zone bâtie. Un raccordement TER par une voie ferrée de 4 km seulement, appelé « la virgule », pour lequel RFF est déjà propriétaire du foncier, a été prévu et devait être réalisé en 2006 avec l'appui du Conseil Régional qui avait débloqué des fonds pour les études techniques. Mais la municipalité d'Avignon s'est déclarée hostile à ce projet estimant qu'il n'apporterait guère à la desserte locale de l'agglomération. Le Conseil Régional a ensuite proposé d'établir une liaison Carpentras-Avignon Ville-Avignon TGV par réouverture de la ligne Carpentras-Avignon (déjà inscrite dans ses projets) et prolongation jusqu'à Avignon TGV, un mariage des deux projets en quelque sorte dans un contexte d'opposition politique. La FNAUT PACA a, quant à elle, un projet plus ambitieux de train-tramway partant de Châteaurenard au sud (Orgon à plus long terme), desservant dans l'agglomération avignonnaise la gare TGV, l'hôpital, la ZI de La Courtine et poursuivant au nord jusqu'à Sorgues et Carpentras⁵. Il y a donc une véritable compétition dans les projets, ce qui démontre bien l'intérêt que présente une bonne desserte de l'agglomération avignonnaise. Mais aucune décision n'est en vue et Avignon TGV demeure dans son superbe isolement, à quelques encablures de la cité des Papes, dépendant entièrement du transport automobile.

Ainsi, l'obsédante volonté technique de la vitesse a-t-elle conduit à exiler le TGV dans de nombreux cas aux marges de la ville et à mettre en bordure des tissus urbains, à la manière des aéroports, ces nouvelles stations, en les parant trop souvent des plumes du paon et en négligeant les connexions ferroviaires complémentaires. **Mais gagner du temps à tout prix ne revient-il pas alors à perdre du territoire ?**

⁵ Informations de C.Jullien, FNAUT PACA

- 3) Des gares effectivement interconnectées

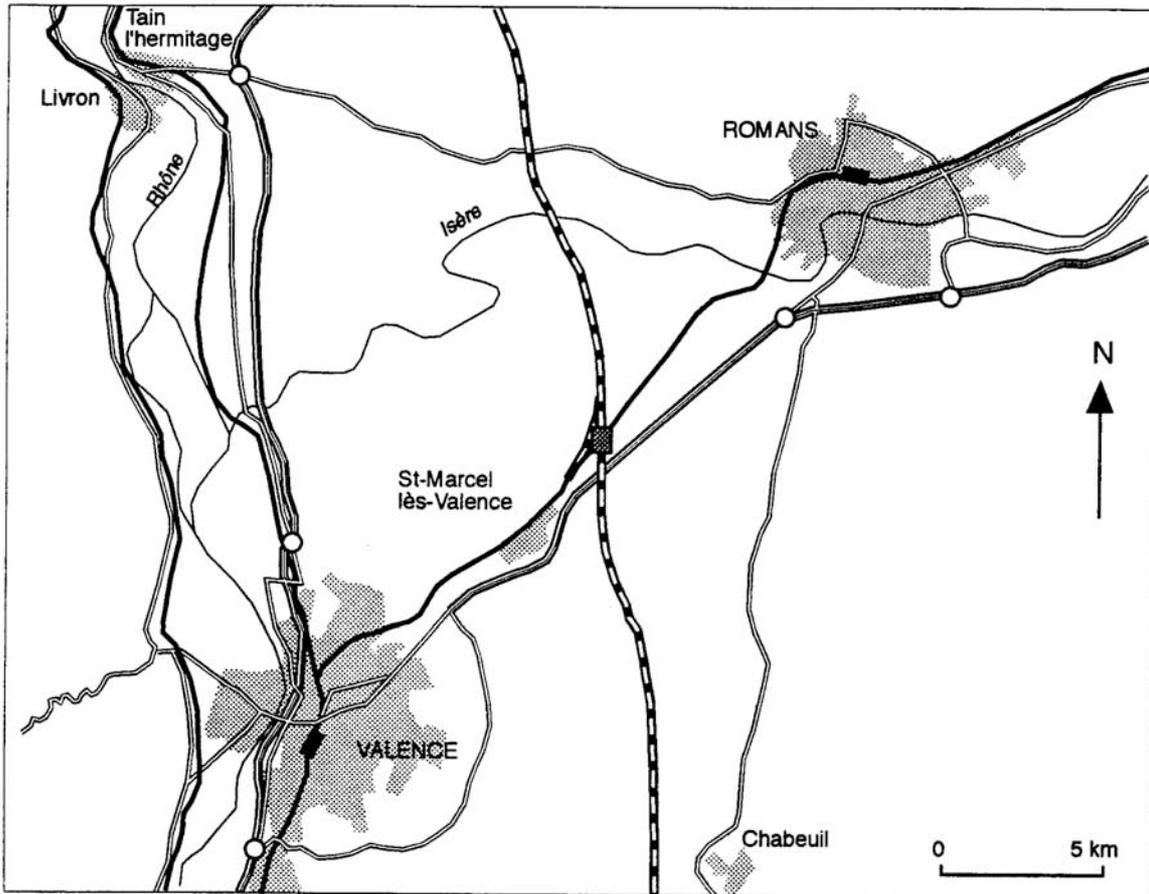
Dernière catégorie, peu représentée (**Valence TGV et Champagne Ardenne**), mais qui peut constituer un modèle d'aménagement : celle des gares ferroviairement interconnectées. Ces gares offrent, outre les traditionnelles liaisons routières vers la ou les villes proches, une connexion ferroviaire de qualité permettant une desserte régionale.

Valence TGV est une appellation raccourcie pour « Valence TGV Rhône Alpes Sud », un nom bien compliqué mais très symbolique d'une large desserte régionale. Cette gare apparaît un peu comme une exception dans la politique des gares nouvelles, puisqu'elle permet une desserte locale, plus celle de Valence Ville et celle de Romans, et au delà donne accès à Grenoble, grâce à l'interconnexion avec une ligne régionale et grâce à une batterie étoffée de TER fer quotidiens, complétés par des dessertes quotidiennes par autocars TER et des bus du Conseil Général (fig.5).

Cette recherche de la complémentarité Grande Vitesse - desserte régionale nous apparaît essentielle. Elle a été obtenue ici par la construction d'une imposante gare sur 3 niveaux comprenant l'arrêt des TGV en sous-sol, une gare TER disposée en oblique par rapport à la LGV au niveau du sol, et un vaste hall des voyageurs en étage surélevé. Ont été réservés une voie parallèle à la LGV et un aiguillage permettant d'offrir ultérieurement une desserte des Alpes. Un raccordement permettant, en venant de Paris et Lyon, de quitter la LGV juste en amont de la gare TGV et de gagner Valence-Ville en quelques minutes a été largement utilisé avant le prolongement de la LGV jusqu'à Marseille ; il permet toujours un accès direct à Valence Ville.

On n'a donc pas ménagé les efforts pour faire de cette gare un véritable pôle d'échanges. Les résultats ne se sont pas fait attendre : la fréquentation de la gare a explosé, passant de 545 000 voyageurs en 2001 (la gare ne fut ouverte qu'en juin 2001, il s'agit donc du trafic d'un semestre) à plus de 2 000 000 en 2006. Valence TGV est devenue en terme de fréquentation la troisième gare extra urbaine de la ligne Sud-Est après Avignon et Aix-en-Provence (à tel point que l'on doit aujourd'hui refaire le sol du hall en lattes de bois qui a été mis à mal !), alors qu'elle ne dessert qu'une aire urbaine de 167 000 habitants (définition INSEE, 1999).

Ceci démontre bien un rayonnement régional élargi. En témoigne également le développement assez rapide de la zone d'activités tertiaires accolée à la gare, qui s'est peu à peu remplie de bureaux et entreprises de services (voir fiche sur la gare plus loin).

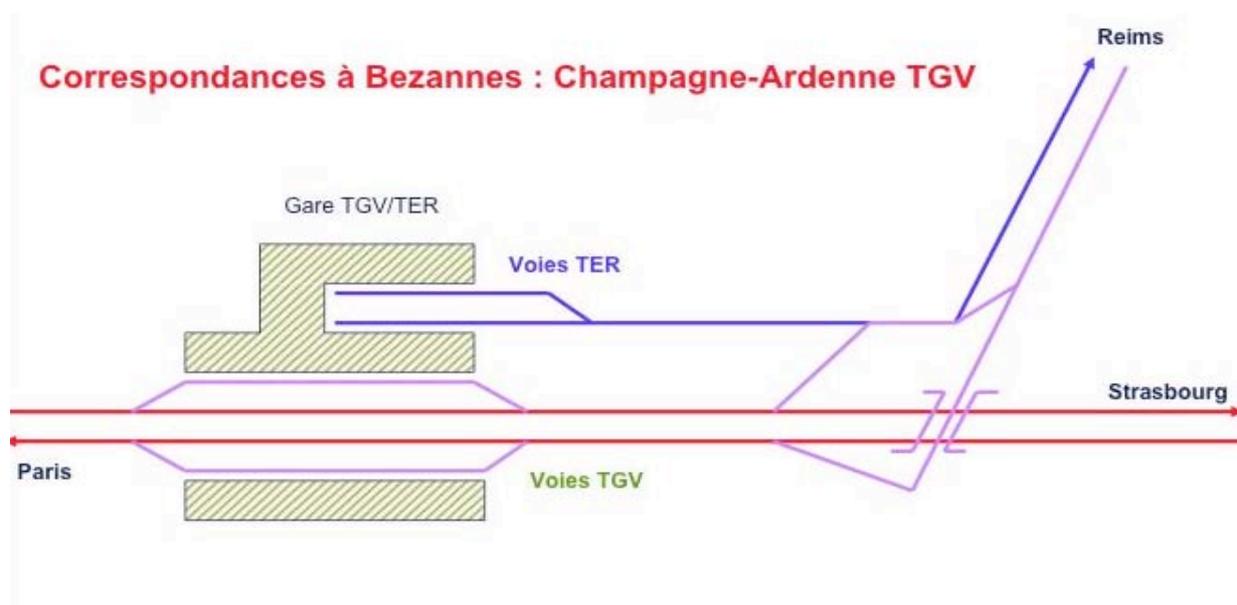


arte V.M.

Fig. 5 -Valence TGV :
un cas pratiquement exceptionnel
parmi les gares nouvelles de plein champ, d'intégration régionale réussie,
grâce à une excellente connexion TGV-TER.

Carte dressée par V. Mannone in *L'impact régional du TGV Sud-Est*, Thèse, Aix, 1995, p.476.

Champagne Ardennes (Reims), la dernière née sur la ligne du TGV Est européen, a résolu d'une autre façon le problème de l'interconnexion ferrée. La gare est à proche distance (1 300 m. environ) du périmètre urbanisé de Reims et est implantée sur la commune de Bezannes ; elle est donc à classer dans les gares périurbaines complémentaires. Mais elle est pourvue latéralement d'une gare TER à deux voies qui permet de rejoindre Reims Ville en 8 minutes en utilisant le raccordement entre la LGV et la ligne Épernay-Reims-Sedan. La « virgule » a donc ici été réalisée d'emblée, à la différence d'Avignon ; elle sert aussi à étendre les correspondances jusque dans les Ardennes et vers Épernay au sud, assurant une vraie desserte « régionale » en plus des liaisons directes Paris-Reims Centre par TGV en 45 minutes (voir schéma ci-dessous).



Document cr-champagne-ardenne.fr

Les usagers se plaignent de temps de correspondance en gare TGV encore trop longs, pouvant atteindre jusqu'à 28 minutes certains jours, et paraissant disproportionnés quand on a accompli en 40 minutes le trajet Paris-Champagne Ardenne (145 km.)⁶. Des améliorations seront à apporter dans l'avenir, la gare étant encore toute jeune (ouverture en juin 2007). Enfin, si l'on ajoute que la future ligne de tramway rémoise aura son terminus au pied de la gare TGV, on peut estimer que l'intégration de la gare TGV dans l'agglomération de Reims sera assez bien réussie (fig. 6). On a pu certes regretter que le site de la gare nouvelle n'ait pas été choisi à Trois Puits au croisement avec la ligne Reims-Épernay, un peu plus à l'est. C'était oublier que l'on était là en plein vignoble champenois, où la terre vaut souvent plus d'un million d'euros l'hectare. D'ailleurs la LGV passe dans ce secteur en tranchée couverte et la terre viticole a été soigneusement réinstallée couche par couche au-dessus de la voie ferrée.

⁶ Informations de l'APUTCRE (Reims) affiliée à la FNAUT

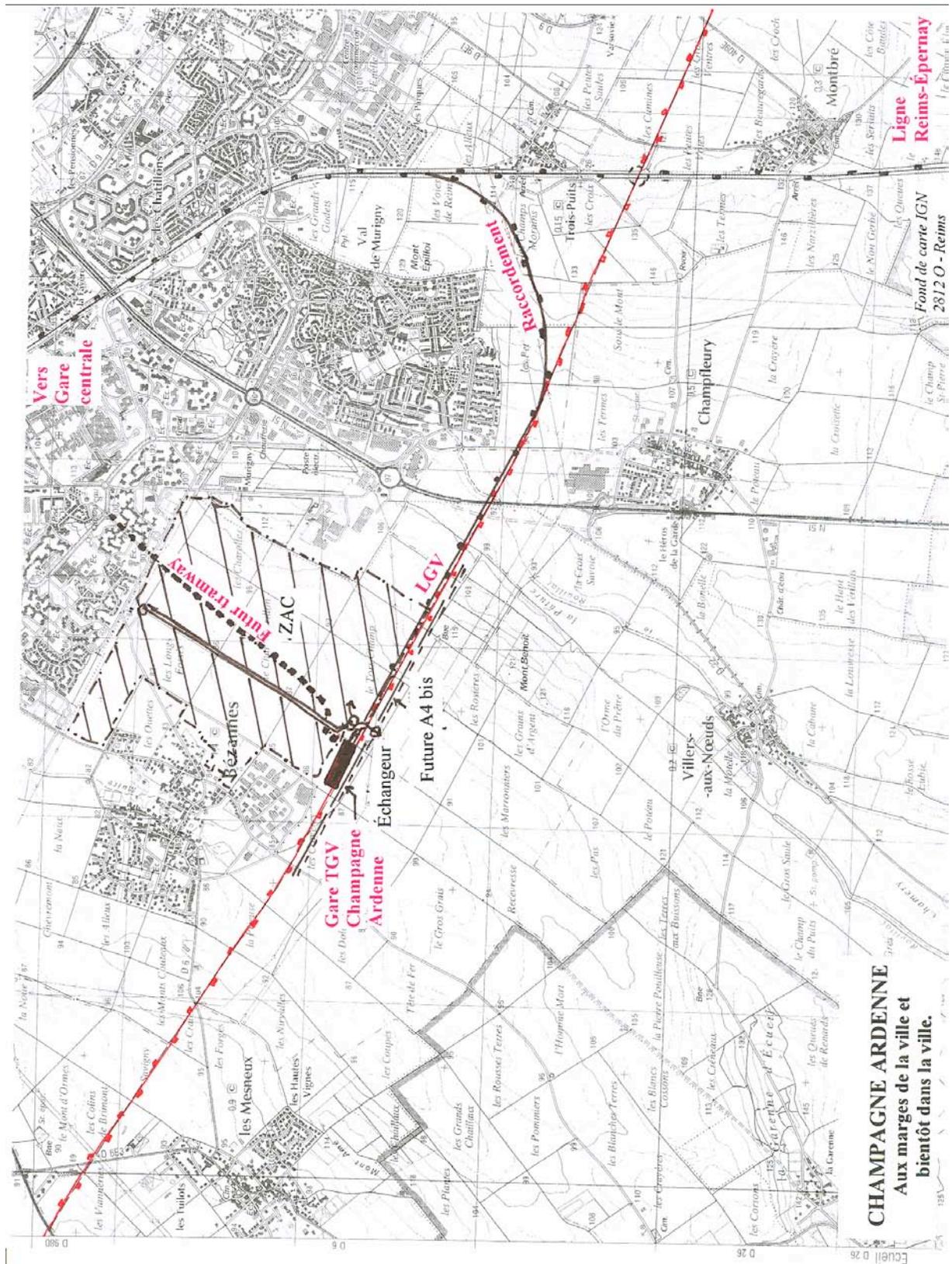


Fig. 6 - La gare de Champagne Ardenne (Reims).

Aux marges de la ville et bientôt dans la ville

Échelle : 1 : 25 000

La desserte d'un hinterland peuplé et actif grâce à un réseau ramifié, bien interconnecté à la gare TGV, est donc la condition essentielle de la valorisation maximale de cette dernière. Ceci n'est pratiquement réalisé que dans la région Nord-Pas-de-Calais et en région parisienne, quelque peu autour de Valence, demain de Lyon et à plus petite échelle à partir de Reims. Les gares exilées, même en un point nodal bien choisi, entraînant une forte rupture de charge, ne bénéficiant parfois que d'un nombre limité d'arrêts quotidiens de rames TGV, ne peuvent espérer faire naître dans leur entourage des services complémentaires et encore moins devenir des points d'articulation des territoires, en se prétendant aptes à recoudre des espaces périphériques qui ne seront ni aisément pénétrés, ni mieux hiérarchisés qu'auparavant, ni réellement revalorisés.

Gares TGV : accessibilité, pluri-modalité, équipements

Nous avons eu l'occasion d'évoquer les problèmes d'accessibilité à propos de certaines gares présentées plus haut. Il convient de revenir sur cet aspect pour l'ensemble des gares TGV et de l'associer à la pluri-modalité offerte par ces gares, car ces éléments sont essentiels pour l'utilisateur, conditionnant le confort de son voyage, sa durée, son coût. De même, la qualité, la diversité des équipements participent à la satisfaction du voyageur et à sa fidélisation. Sur ce dernier point, nous tenterons également une synthèse de nos observations.

Nous définirons trois catégories d'accessibilité :

- **une accessibilité périphérique** ou comment atteindre la gare depuis les environs proches,
- **une accessibilité interne ou locale** ou comment circuler dans la gare,
- **une accessibilité extérieure** ou de quelles liaisons à distance dispose-t-on.

1) Accessibilité périphérique : une dominante routière

L'accès à la gare TGV est dans la grande majorité des cas de type routier (utilisation de la voiture particulière, des taxis, des navettes par autobus, des deux roues motorisées). Seules 2 gares sur 10 (Valence et Champagne Ardenne) proposent une correspondance directe par TER sur voie ferrée. Il a donc été nécessaire de construire des ouvrages routiers conséquents pour relier la gare à ses environs : nouvelles routes, bretelles d'accès, déviations d'axes routiers, passages en souterrain et, bien entendu, vastes parkings. Les aménagements de

ce type réalisés autour d'Aix-en-Provence TGV en sont un exemple presque caricatural. On ne s'étendra pas sur les conséquences environnementales : suppression de terres agricoles, surfaces asphaltées considérables, accélération des écoulements d'eau, pollutions...

L'usage des seuls axes routiers pour gagner la gare ou la quitter rend le voyageur dépendant de la fluidité de la circulation. Aux heures de pointe, voitures et bus sont pris dans les encombrements et les temps de parcours peuvent être très distendus : 35 à 40 minutes pour rejoindre Amiens depuis TGV Haute Picardie par bus alors que le train TER met 28 minutes, avec deux arrêts en cours de route, à partir de Chaulnes, gare voisine mais non reliée à Haute Picardie. Depuis Lorraine TGV, l'emprunt de l'autoroute A31 surchargée, sur les 4/5 du parcours, rend également le temps de liaison incertain et suppose des battements assez larges avec l'heure de correspondance TGV.

Volume de trafic des gares étudiées et disponibilités en places de parking (officielles)

Gares TGV	Fréquentation 2006 en nombre de voyages	Nb places de Parking 2008	Nb voyageurs quotidiens pour 1 place parking
Vendôme Villiers	325 000	358	2,48
Mâcon Loché	410 000	510	2,20
TGV Haute Picardie	420 000	580	1,98
Le Creusot Montchanin TGV	700 000	770	2,49 Parking gratuit
Valence TGV	2 105 000	935	6,16
Aix-en-Provence TGV	2 155 000	1095+1100*	5,39 puis 2,68
Avignon TGV	2 650 000	1561	4,65
Champagne Ardenne TGV	Fréquentation 2007 (6 mois) non communiquée	696	
Meuse TGV	idem	66	
Lorraine TGV	idem	950	

* agrandissement en cours en 2008

*Sources : SNCF-VFE pour la fréquentation
EFFIA pour les parkings*

L'accès dominant par route suppose de vastes parkings autour de la gare TGV. Leur saturation est fréquente et conduit à des agrandissements successifs. En ce printemps 2008, on est en train de doubler les parkings EFFIA autour d'Aix-en-Provence TGV pour les porter à près de 2200 places. La station apparaît littéralement noyée sous la masse des automobiles en stationnement. En supposant que chaque voiture ne contienne qu'un voyageur, ce qui n'est pas systématique mais néanmoins très fréquent, le ratio voyageur/emplacement est

fort variable selon les sites : généralement voisin de 2 à 2,5 voyageurs par emplacement, il atteint 4,65 à Avignon et 6,16 à Valence (voir tableau ci-dessus). Lorsqu'il est élevé, les stationnements sauvages sont très répandus et couvrent tous les espaces disponibles autour de la gare (le cas d'Aix-en-Provence TGV est actuellement flagrant et a sans doute incité au doublement en cours du parking).

Ces parkings sont aujourd'hui en large majorité payants⁷, exploités par EFFIA. Les tarifs pour 24 h. vont de 6,20 € (Vendôme) à 10 -12 € en moyenne. Ceci grève le prix du voyage en train et peut conduire un usager, si le trajet n'est pas trop long et si la durée du stationnement est de plusieurs jours, à préférer faire son déplacement en voiture. On notera, à l'inverse, la modicité des tarifs pratiqués par les bus navettes, largement subventionnés : 4 € pour gagner Nancy depuis Lorraine TGV (36 km.), 4 € également pour le trajet Meuse TGV- Bar-le-Duc (30 km.), 3,70 € pour Aix-en-Provence - Gare TGV (15 km.), 1 € pour Vendôme TGV-Vendôme Ville (5 km.) (billets à l'unité).

D'après nos observations sur place, le remplissage des navettes bus est relativement modeste. Lorsqu'une quinzaine d'allers et retours sont assurés quotidiennement, comme entre Haute Picardie et Amiens ou encore entre Lorraine TGV et Nancy, on mesure le coût pour la collectivité et le gaspillage énergétique qui en résulte.

2) Accessibilité interne (ou locale) : une grande diversité de situations

Se déplacer aisément dans la gare elle-même, gagner les quais confortablement ou stationner en attente d'un départ dans le hall, se restaurer éventuellement, obtenir des informations ou acquérir son billet, louer une voiture à l'arrivée, acheter un journal peuvent être considérés comme des actes basiques et devraient constituer le minimum exigible par l'utilisateur du TGV. Pour évaluer les aspects positifs ou au contraire moins favorables de cette accessibilité interne, nous proposons de suivre le voyageur dans son cheminement.

Dès l'arrivée à la gare, le voyageur sera sensible à son environnement immédiat. Il notera que la plupart des territoires enserrant les gares TGV sont aujourd'hui enclos par des grilles, accessibles par un portail et envahis à l'intérieur par une marée d'automobiles en stationnement. Les cheminements piétons ne sont pas particulièrement agréables. Un effort tout particulier a été fait à Avignon TGV, où un jardin arboré, équipé de fontaines fait transition avec

⁷ Parmi les gares visitées, seule celle du Creusot Montchanin offre un parking gratuit et par ailleurs largement saturé.

les parkings. Malheureusement, la forte fréquentation de cette gare récente et probablement un entretien insuffisant laissent déjà apparaître des dégradations. On relèvera une différence essentielle entre les gares disposant de deux accès symétriques par rapport aux voies ferrées (Avignon, Aix-en-Provence) et celles, les plus nombreuses, ne débouchant que d'un seul côté. Dans les premières, il y a une impression d'ouverture, une fréquentation répartie sur chaque versant du bâtiment. Dans les secondes, l'effet « barrière » de la gare et de ses voies est accentué par la dissymétrie des paysages environnants : d'un côté, animation et zone d'accueil qui est une sorte de tremplin vers la ville ; de l'autre côté, vide et contact brutal avec une campagne plus ou moins délaissée. Le pire des cas est celui de l'adjonction du passage d'une autoroute sur l'arrière de la gare, comme à TGV Haute Picardie et plus tard à Champagne Ardenne si l'autoroute A4 bis (contournement de Reims) est réalisée.

L'architecture de la gare elle-même s'impose au voyageur qui l'approche : elle va de la simple halte de type campagnard (Meuse TGV) à la puissante structure de verre et d'acier de type « aérogare » (Valence TGV). Le cas d'Avignon est tout à fait remarquable par le contraste entre une façade extérieure double mais assez simplifiée et la nef intérieure claire, élancée, véritable cathédrale moderne.

Un autre élément différentiel réside dans la qualité et le volume des espaces intérieurs. Ceux-ci peuvent être restreints et traités à l'économie, comme à TGV Haute Picardie, ou bien s'étirer sous forme d'un hall courbe, recelant de petites zones d'attente confortables et lumineuses, rappelant en plus intime les salles d'embarquement des aérogares, comme à Avignon TGV.

Les changements de niveaux que subit le voyageur avant d'atteindre son quai de départ sont aussi à prendre en compte. Le cheminement n'est pas toujours facilité. La présence de rampes pour valises roulantes, le nombre d'escaliers mécaniques ou d'ascenseurs disponibles, le franchissement quelque peu sportif des voies par passerelle surélevée, ou au contraire le parcours aisé par couloir souterrain différencient fortement les gares, comme le montrent nos fiches détaillées ci-après et opposent par exemple totalement Aix-en-Provence TGV et Avignon TGV. Les gares les plus anciennes semblent avoir été dotées à l'économie (TGV Haute Picardie, Mâcon Loché) tandis que les plus récentes sur le TGV Est européen (Champagne Ardenne, Lorraine) paraissent mieux équipées pour franchir les dénivellations.

Les aires d'attente ou de repos utilisées avant le voyage sont de qualités variables. Dans les petites gares (TGV Haute Picardie, Meuse TGV, Montchanin-Le Creusot), elles sont de surface limitée, simples emprises dans l'espace du hall et dotées de peu de sièges. Dans les plus grandes, elles sont plus

spacieuses mais trop souvent exposées aux courants d'air. Les conditions climatiques dans l'ensemble des gares ne sont guère agréables, car les espaces du chemin de fer, par définition ouverts sur les voies, sont difficiles à isoler. Le chauffage en hiver, la ventilation en été peuvent apparaître comme insuffisants, mais ceci n'est pas spécifique des seules gares TGV. Partout, les quais sont extrêmement ventés et parfois insuffisamment couverts, la protection sous auvent ne couvrant pas la totalité des quais, généralement longs, puisque destinés à accueillir éventuellement ou régulièrement des rames doubles de TGV. À Montchanin, Meuse TGV ou à Vendôme, par exemple, on peut noter l'aspect quelque peu rétréci des espaces protégés.

Toutes ces notations ne sont pas destinées à opérer un dénigrement systématique des gares étudiées. Mais force est de reconnaître que les conditions d'accueil sont très diverses et que les gares les plus réussies pourraient constituer un modèle d'inspiration pour l'avenir. Lorsque des améliorations sensibles sont apportées à ces conditions d'accueil, elles sont rapidement plébiscitées par les usagers. Le meilleur exemple est sans doute celui des salons Grand Voyageur appréciés de la clientèle professionnelle du chemin de fer. Réservés à une certaine élite voyageuse, ils pourraient être étendus à des clients plus modestes et valoriseraient le train et ses gares. **Le train le plus rapide au monde ne pourrait-il s'arrêter en des lieux où le confort serait à la hauteur de la prouesse technologique qu'il représente ?**

3) Accessibilité extérieure : quelles liaisons à distance ?

Il s'agit du rayonnement ferroviaire de la gare (dernière ligne dans les fiches par gares ci-après). D'où vient-on aisément et quelles villes à distance peut-on atteindre sans changement de train ? Dans cette gamme de liaisons, très disparate selon les gares, on ne retient que le trafic TGV pour permettre une comparaison équitable. Mais, comme on l'a vu, certaines gares offrent en complément une série de dessertes régionales complémentaires par TER fer ou autobus qui élargissent nettement le rayon d'action. C'est le cas de Valence TGV, d'Avignon TGV, de Champagne Ardenne en particulier. Étendue des relations quotidiennes (relevées en semaine, hors samedi, dimanche et fêtes) et nombre d'arrêts journaliers en gare concourent ainsi à l'animation de la gare et à sa fréquentation. Ceci devrait logiquement entraîner une implantation de services, de parkings ou, mieux encore de transports collectifs, proportionnée. Les fiches ci-après permettront de mesurer quelque peu avantages et lacunes, gare par gare dans ce domaine.

Une gare, même peu équipée, voire isolée, disposant d'une étoile de relations assez diversifiée (TGV Haute Picardie) exerce une certaine attractivité : on y vient donc assez massivement en voiture et la charge du

parking est importante. Il y a là un contraste entre le site isolé de la gare dite « des betteraves » et la diversité des relations qu'elle offre dans l'hexagone. Une gare isolée, avec peu de relations et un petit nombre quotidien d'arrêts de TGV (Meuse TGV ou Vendôme Villiers), ne draine qu'une clientèle locale ou faiblement régionale. L'accès en voiture est privilégié, les services de navette par bus très sous-employés et probablement fortement déficitaires.

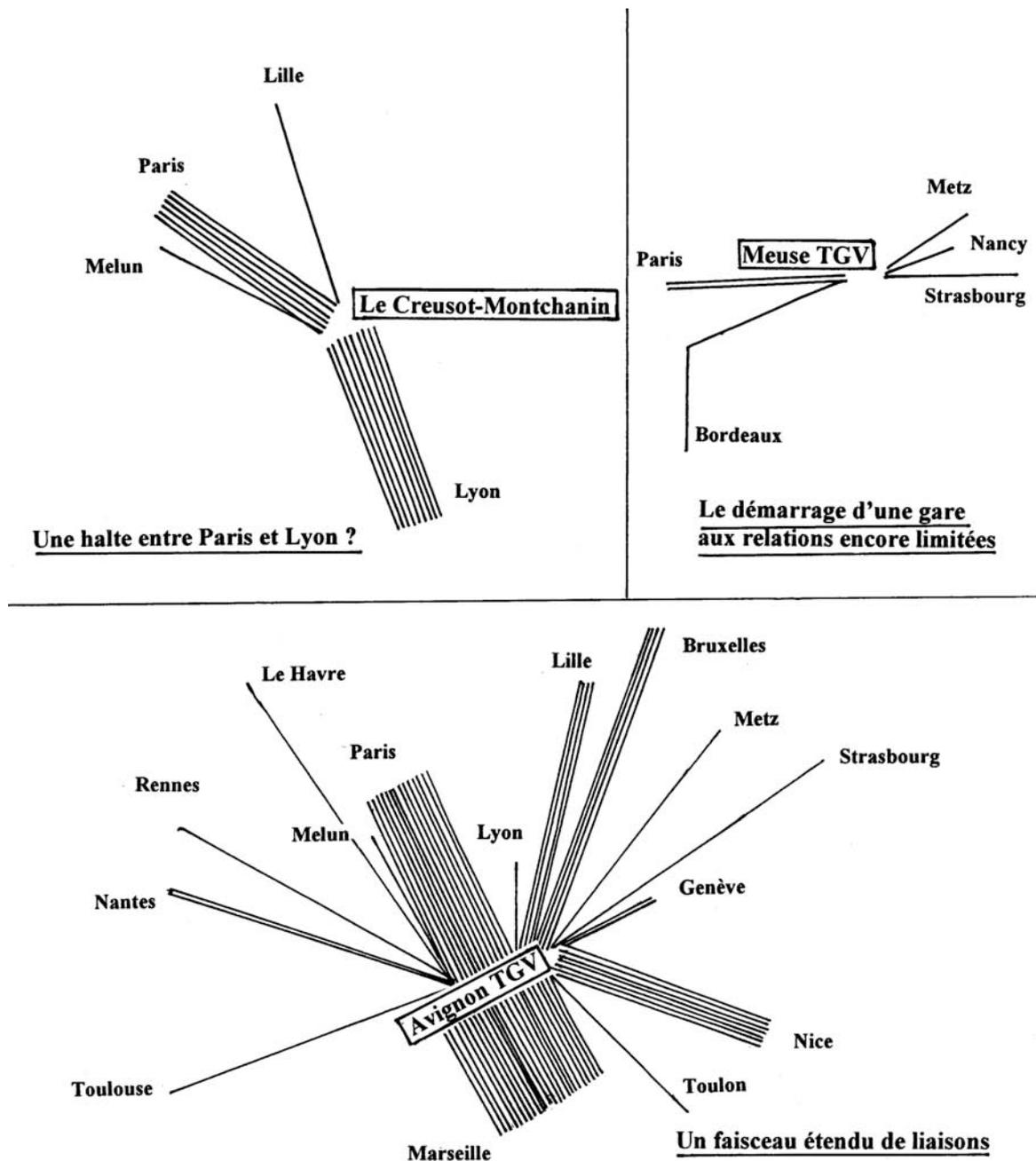
Inversement, une gare disposant de connexions régionales variées par bus, autocars express, trains TER et pouvant toucher une clientèle spatialement élargie est une gare à forte fréquentation qui disposera presque automatiquement d'une riche desserte en TGV et d'une gamme de liaisons étendue vers diverses villes. Ici, la relation avec Paris sera un facteur essentiel et jouera un rôle majeur dans la montée en puissance de la gare, son animation, le volume des plages horaires de forte fréquentation et confortera l'implantation de services aux voyageurs. Le cas de Valence TGV est particulièrement éclairant : le drainage s'étend aux villes proches (Valence, Romans) mais aussi à des zones plus éloignées (Aubenas, Vallon Pont-d'Arc, Lalevade, Le Cheylard, Privas...) voire extra régionales (Annecy, Briançon, Chambéry, Gap, Genève, Grenoble). La diffusion à distance par TGV est donc assez considérable avec 18 destinations différentes et une moyenne quotidienne de plus de 50 TGV. Les deux éléments - drainage dans une grande région et diffusion large en France - se conjuguent donc pour assurer à la gare un rayonnement tout à fait exceptionnel.

Enfin, deux gares TGV ont un lien par navettes bus avec un aéroport accueillant des vols internationaux : Aix-en-Provence TGV avec l'aéroport de Marseille Provence et Lorraine TGV avec l'aéroport de Metz Nancy Lorraine. Ceci élargit à l'international le domaine d'attraction de ces gares. Notons que dans les deux cas, la connexion gare TGV-aéroport eût pu être encore meilleure si l'implantation s'était faite quelques kilomètres plus loin. La mono-modalité automobile a été préférée en son temps à la recherche d'une pluri-modalité qui aurait enrichi ces sites de gares nouvelles et renforcé leur attractivité.

On notera donc, pour en finir avec l'accessibilité extérieure, l'extrême diversité des situations et par la même les fortes inégalités entre gares sur LGV, lesquelles ne peuvent constituer une catégorie homogène. Il s'en suit évidemment **une grande disparité dans l'accessibilité de ces gares depuis Paris ou les grandes villes françaises** et, comme par réaction, une inégalité dans leur « territorialisation » locale (pour reprendre un mot à la mode). La comparaison que proposent les schémas ci-dessous (fig. 7) le montre clairement et se passe de commentaires. De la desserte maigrelette de Meuse TGV, la gare rurale du TGV Est, à la palette de destinations de Valence TGV couvrant largement l'hexagone, toutes les situations sont possibles.

Fig. 7 - Relations quotidiennes en semaine par TGV à partir de 3 gares

1 trait = 1 relation. Situation au 10 avril 2008.
 Dans les destinations, seules sont retenues les villes terminus.
 D'autres gares peuvent être desservies sur le parcours.



J.F. Troin, 2008

4) Des équipements inégaux, un besoin de présence humaine

Très variables sont aussi les équipements dont disposent les gares TGV. Les machines automatiques y sont très présentes : de beaux écrans d'affichage bleus pour les départs, verts pour les arrivées, de classiques distributeurs de boissons et coupe-faim, des automates pour obtenir des billets, des cabines téléphoniques et boîtes à lettres. Ces équipements impersonnels et ne nécessitant aucun employé pour leur fonctionnement sont généralisés. Les toilettes, partout présentes, sont parfois aussi automatiques et généralement payantes.

Les services « à présence humaine » sont plus ou moins abondants et fréquemment à fonctionnement intermittent : guichets pour les billets, kiosque à journaux et petit bar. Dans les gares à gros trafic, les plages de fonctionnement sont évidemment plus étendues et les services de restauration disponibles. Dans les plus petites, on se heurte souvent en dehors des périodes de pointe d'arrivées ou de départs à des rideaux baissés. Le bar (associé ou non au kiosque Relay) est plus un distributeur de boissons chaudes qu'un véritable café, à l'exception, là encore des grandes gares (Avignon, Aix-en-Provence). Les « buffets » de jadis, lieux par excellence de convivialité ont disparu dans nombre de gares traditionnelles et les gares TGV suivent la tendance. Ce constat n'est pas que manifestation d'une nostalgie, il illustre une forme de dépersonnalisation dans ces lieux publics que sont les gares, un recul de la convivialité qui cède la place à des comportements purement fonctionnels et quasiment automatisés.

Le guichetier, l'agent de la société de location de voitures (pas toujours présent et parfois représenté par un simple totem planté dans le hall ou un petit comptoir amovible et désert), la marchande de journaux et cigarettes (aux heures favorables) sont donc les rares présences humaines que l'on distingue de prime abord. Le chef de gare, les employés sont occupés en leurs bureaux. Leur nombre est réduit et insuffisant, semble-t-il, pour aider et accueillir des voyageurs en difficulté : personnes âgées, à mobilité réduite, mères de famille avec poussettes, etc... Pour avoir assisté en gare d'Aix-en-Provence TGV aux parcours du combattant qu'effectuaient dans les escaliers, pendant une panne d'ascenseur et d'escalier mécanique, des voyageurs fragiles ou embarrassés, nous pouvons témoigner de la nécessité d'une plus grande présence humaine en gare⁸.

La présence la plus visible est sans doute celle des agents de sécurité patrouillant au moment des grands mouvements de voyageurs. Nous pouvons là

⁸ On notera cependant qu'en gare d'Avignon TGV existe un service spécial d'aide aux voyageurs handicapés.

aussi apporter un autre témoignage : ayant déambulé des heures durant, sacoche en bandoulière et appareil photo en action dans nos dix gares, nous n'avons été qu'une seule fois interpellé par un agent de parking nous rappelant l'interdiction de photographier. Nous ne faisons pas là œuvre de délateur, mais voudrions simplement attirer l'attention sur le caractère sensible de ces gares à l'heure des opérations Vigipirate et sur l'importance de leur mise en sécurité.

Enfin, pour qui doit séjourner de longs moments dans ces halls de gare par suite d'un retard ou d'un train raté, l'attente peut paraître longue et monotone. Visionner un film, écouter de la musique pourraient constituer alors un agrément appréciable. Regarder une exposition, comme cela est possible actuellement à Avignon (photos de Provence) ou à Vendôme (panneaux touristiques) peut constituer aussi un élément de distraction et d'animation.

Telles sont quelques observations résultant de nos dix séjours dans les gares TGV. **Elles visent à suggérer des améliorations qui, sans être révolutionnaires ou onéreuses, rendraient plus attrayant le séjour en gare,** lequel est trop souvent perçu comme un « passage » obligé et rapide, conduisant presque à une négation du lieu, quelle que soit la qualité architecturale du bâtiment. Certaines gares ont mieux réussi dans leur fonction d'accueil, d'autres sont de simples lieux de transit entre deux modes de transport. Pour évaluer cette diversité, relever atouts et manques, nous avons dressé ci-après une fiche par gare appelée « Carte de visite », pour essayer de dégager les caractéristiques de chacune d'entre elles et donner plus de précisions sur leur environnement.

Cartes de visite par gare

On trouvera ci-après, classés en 14 rubriques, des éléments quantitatifs et qualitatifs sur les dix gares observées permettant comparaison et éventuellement améliorations. Les gares sont présentées par LGV : Nord, Atlantique, Méditerranée et Est.

Les statistiques de fréquentation ont été fournies par la SNCF (VFE), la capacité des parkings par EFFIA.

Les observations sont personnelles et datent de fin 2007 - début 2008. Les remarques d'ordre qualitatif n'engagent que l'auteur du rapport.

Les relations ferroviaires à partir de la gare sont celles d'un jour de semaine (généralement mardi ou jeudi) et existant en avril 2008.

Les équipements en automates, distributeurs de boissons, cabines téléphoniques, présents partout, n'ont pas été indiqués.

TGV Haute Picardie

Date d'ouverture de la gare	1994
Fréquentation en 2006	420 000 voyageurs
Capacité du parking	580 places. Parking payant.
Moyens d'accès	Bus navettes pour Amiens et Saint Quentin (trajet 40'). Part modale : 35% Voitures particulières ; part modale : 65% Taxis
Connexion TER fer	Non . La ligne Amiens-St Quentin est à quelques km.
Qualités du bâtiment	Simple halte, au niveau du sol. Aspect assez brut. Accès d'un seul côté.
Nature des espaces internes	Étroitesse du hall
Circulation dans la gare	1 passage souterrain, escaliers. Dans la gare, aux heures d'affluence, peu d'espace disponible.
Confort climatique et sonore	Quais ventés. Bruit de l'autoroute A1.
Équipements intérieurs	Toilettes 1 guichet SNCF Kiosque à journaux (intermittent) Pas de bar 1 petite salle d'attente 1 guichet location de voitures
Environnement proche	Assez monotone et plat. Proximité A1. Effet « barrière »
Facilités proches	Hôtel Mercure à 7 km !
Activités économiques au voisinage	Une ZAC de 110 ha, peu bâtie. 200-300 emplois (Irisbus, Vermandois, Potato Master...). Ensemble assez lâche et desserré.
Rayonnement ferroviaire en nombre de relations quotidiennes	Lille Europe : 10, Marseille : 3, Bordeaux : 2, Rennes et Nantes : 2, Bruxelles : 2, Nice, Strasbourg, Toulouse ,Grenoble : 1 <u>Pas de relation avec Paris</u>

Observations : Une certaine diversité des destinations par TGV, malgré l'isolement de la gare et sa petite taille. Relations province-province uniquement. Liaisons préférentielles avec Lille.

Vendôme Villiers sur Loir

Date d'ouverture de la gare	1990
Fréquentation en 2006	325 000 voyageurs
Capacité du parking	358 places. Parking payant.
Moyens d'accès	Bus navettes pour Vendôme 2 Bus quotidiens en semaine pour Château Renault 4 Bus quotidiens en semaine pour Mondoubleau Voitures particulières ; part modale : 80% Taxis
Connexion TER fer	Non
Qualités du bâtiment	Bâtiment élégant adoptant la forme des toits régionaux. Accès d'un seul côté. Gare surélevée.
Nature des espaces internes	Hall assez large et clair. Exposition sur les sites touristiques
Circulation dans la gare	1 passage souterrain sous voies. Côté Paris : 1 ascenseur. Côté Tours : 1 ascenseur, 1 escalier mécanique
Confort climatique et sonore	Quais ventés. Partie abritée limitée. Petits box d'attente sur les quais.
Équipements intérieurs	Toilettes libres d'accès 3 guichets SNCF Pas de kiosque à journaux Brasserie ouverte en semaine 1 salle d'attente chauffée Casiers Consigne bagages
Environnement proche	Boisé. Parking en pente. Effet barrière
Facilités proches	Aucune
Activités économiques au voisinage	Une ZAC de 120 ha, peu occupée. Bureaux Assurances Marceau, locaux services du département. Bâtiments en attente de vente ou location. À distance, sur la route de Vendôme, 4 installations d'entreprises
Rayonnement ferroviaire en nombre de relations quotidiennes	Dessertes limitées : - en semaine : 6 relations avec Paris (à 42 minutes) - en semaine : 5 relations avec Tours (Saint-Pierre-des-Corps à 20 minutes).

Observations : une gare pour navetteurs de et vers Paris.

Le Creusot -Montchanin

Date d'ouverture de la gare	1981
Fréquentation en 2006	700 000 voyageurs
Capacité du parking	770 places gratuites
Moyens d'accès	5 Bus quotidiens pour Montchanin et Roanne. Liaison par bus avec Chalons sur Saône supprimée. Voitures particulières très nombreuses (parc gratuit). Taxis
Connexion TER fer	Non. Un raccordement avec la ligne Nevers-Chagny existe, mais n'est pas utilisé.
Qualités du bâtiment	Façade alliant vitrages et parements minéraux. Bâtiment en dénivelé assez élégant. Gare surélevée.
Nature des espaces internes	Hall assez large d'accès facile + un rez-de-chaussée bas donnant accès à la voie Lyon et agences de location de voitures.
Circulation dans la gare	1 passage souterrain sous voies. Côté Paris : 1 ascenseur. Côté Lyon : 1 simple rampe non couverte
Confort climatique et sonore	Quais non entièrement abrités. Petits abris sur les quais.
Équipements intérieurs	Toilettes libres d'accès 3 guichets SNCF 1 bureau d'accueil 1 kiosque à journaux (ouverture intermittente) Petit bar 1 petite salle d'attente dans le hall 2 agences de location de voitures avec personnel
Environnement proche	Une seule ouverture côté ZAC. Effet barrière. Horizon boisé
Facilités proches	Aucune. Gare de Montchanin à 1,5 km.
Activités économiques au voisinage	Une ZAC de 78 ha, nommée Coriolis 29 entreprises et environ 230 emplois. Lien avec la proximité des axes routiers N 70 et N 80 plus qu'avec la gare TGV.
Rayonnement ferroviaire en nombre de relations quotidiennes	Dessertes : - en semaine : 6 relations avec Paris 8-9 relations avec Lyon 1 relation Lille, 1 Melun

Observations : la gare fonctionne comme une halte sur la liaison Paris-Lyon. Elle a un large bassin de clientèle, d'où sa fréquentation assez notable dans une région en difficulté.

Mâcon Loché

Date d'ouverture de la gare	1981
Fréquentation en 2006	410 000 voyageurs
Capacité du parking	510 places. Parking payant.
Moyens d'accès	5 Bus quotidiens pour Villefranche sur Saône. <u>Les Bus du réseau urbain de Mâcon n'atteignent pas la gare.</u> 5 bus quotidiens de la ligne Chalon-Mâcon desservent la gare mais sans correspondance avec les TGV. Voitures particulières et taxis nécessaires pour se rendre à Mâcon Ville (7 km).
Connexion TER fer	Non. Ligne PLM et bifurcation vers Bourg-en-Bresse pourtant très proches.
Qualités du bâtiment	Bâtiment sommaire, sans recherche architecturale. Accès d'un seul côté. Effet de coupure.
Nature des espaces internes	Hall assez étroit.
Circulation dans la gare	1 passage souterrain sous voies.
Confort climatique et sonore	Partie abritée limitée. Pas d'auvent de protection côté sortie de gare.
Équipements intérieurs	Toilettes 4 guichets SNCF Kiosque à journaux Bar Stand location voitures
Environnement proche	En limite de banlieue. Effet barrière
Facilités proches	Aucune
Activités économiques au voisinage	Deux ZAC de 35 ha, progressivement remplies. Au total environ 90 entreprises et 800 emplois. Dominante : activités de transport routier et logistique. Peu de rapport avec la gare TGV.
Rayonnement ferroviaire en nombre de relations quotidiennes	Dessertes limitées : - en semaine : 7 relations vers Paris - en semaine : 6 relations depuis Paris 3 liaisons sur Annecy, 2 sur Genève. Changements de trains obligatoires pour Lyon.

Observations : Gare en bordure d'agglomération, peu ou mal reliée par bus à la gare de centre-ville. Des raccordements existent avec la ligne PLM, mais ne permettent pas la desserte de Mâcon Ville.

Valence TGV

Date d'ouverture de la gare	2001
Fréquentation en 2006	2 105 000 voyageurs
Capacité du parking	935 places. Parking payant.
Moyens d'accès	Trains TER fréquents. Bus TER + Bus Conseil Général. Nombreuses destinations : Valence, Romans, Aubenas, Privas, etc. Voitures et taxis.
Connexion TER fer	Oui. Dessertes de Valence-Ville (21 en semaine), Romans (20), Grenoble (19), etc.
Qualités du bâtiment	Bâtiment sur 3 niveaux. Belle architecture de style aéroport (verre et charpente acier de couleur rouge). Accès sur 2 côtés. Grands auvents extérieurs.
Nature des espaces internes	Grand hall. Espaces d'attente séparés. Disposition en oblique de la station des TER.
Circulation dans la gare	Passerelles, escaliers mécaniques et ascenseurs en nombre. Espace assez généreux. Sol en mauvais état . En réfection.
Confort climatique et sonore	Quais non totalement couverts. Bruit des rames atténué par l'encaissement.
Équipements intérieurs	Toilettes payantes 7 guichets SNCF Kiosque à journaux Bar-restauration avec terrasses dans le hall 1 agence de voyages 2 locaux pour location de voitures
Environnement proche	Paysage ouvert.
Facilités proches	Accès rapproché pour taxis et bus. Dans la ZAC, un café-bistrot.
Activités économiques au voisinage	ZAC de 150 ha (Rovaltain). Immeubles neufs classés HQE. Bureaux et agences essentiellement : services bancaires et assurances, CCI, services du Conseil Général, agence notariale, GDF, expertise automobile, SOVEC, INEED, etc.
Rayonnement ferroviaire en nombre de relations quotidiennes	Dessertes quotidiennes nombreuses : en semaine : vers Montpellier : 9, Marseille et Paris : 8, Lille : 6, Perpignan : 4, Bruxelles : 3, Nice, Nantes, Dijon : 2. Une relation avec Lyon, Béziers, Bordeaux, Toulouse, Rennes, Le Havre, Melun, Grenoble et Genève. Soit <u>18 destinations différentes</u> .

Observations : Gare intermodale complète. Bonnes connexions avec le réseau traditionnel. Forte fréquentation. Quelles conséquences sur Valence Ville ?

Avignon TGV

Date d'ouverture de la gare	2001
Fréquentation en 2006	2 650 000 voyageurs
Capacité du parking	1561 places. Parking payant.
Moyens d'accès	Bus navettes pour Avignon centre. 1 navette auto-train pour Avignon Ville Autocars départementaux. Voitures particulières : nombreux stationnements sauvages hors parking. Taxis
Connexion TER fer	Non. La « virgule » de raccordement n'a pas été réalisée.
Qualités du bâtiment	Double façade côtés nord et sud. Aspects différents de chaque bâtiment. Gare surélevée.
Nature des espaces internes	Hall départ en forme de nef renversée. Beaux volumes, lumineux. Ensemble spacieux. Petites zones d'attente avec sièges assez isolées. Décoration par photographies régionales
Circulation dans la gare	1 large passage souterrain sous voies. Halls départ et arrivée séparés. Ascenseurs, escaliers mécaniques et rampes en nombre
Confort climatique et sonore	Hall intérieur bien isolé. Sas d'entrée protégeant du vent. Cloison anti-bruit séparant voies à quai et voies de passage.
Équipements intérieurs	Toilettes payantes 5 guichets SNCF Kiosque à journaux - librairie 2 cafés-restaurants, 1 « vente à emporter » 2 agences location de voitures.
Environnement proche	Traité en jardin donnant accès aux parkings. Zone inondable : alentours inconstructibles. Proximité de la Durance. Plantations écran nombreuses.
Facilités proches	Zone d'activité de la Courtine un peu isolée.
Activités économiques au voisinage	Parc d'activités d'Avignon - Courtine de 250 ha. Pôle d'affaires TGV prévu sur 115 000 m ² construits.
Rayonnement ferroviaire en nombre de relations quotidiennes	Dessertes quotidiennes nombreuses (<u>15 destinations</u>) - en semaine : Marseille (24), Paris (14), Nice (7), Bruxelles (4), Lille (4), Genève (2), Nantes (2). Une relation sur Lyon, Toulouse, Rennes, Le Havre, Metz, Strasbourg, Toulon, Melun.

Observations : Bonne desserte du territoire national. Manque d'une liaison fer avec Avignon Ville et la région. Forte fréquentation.

Aix-en-Provence TGV

Date d'ouverture de la gare	2001
Fréquentation en 2006	2 155 000 voyageurs
Capacité du parking	1095 places. Agrandissement en cours de 1100 pl. Parking payant.
Moyens d'accès	Desserte par bus d'Aix-en-Provence (gare routière), 1 départ toutes les 15', et de Marignane (aéroport Marseille Provence) toutes les 30' (à partir du 1/03/2008). Desserte de Vitrolles et du pôle d'activités Les Milles. Voitures particulières (nombreux parkings sauvages). Taxis.
Connexion TER fer	Non. Le projet initial de RTR reliant Aix, la gare TGV et l'aéroport n'a pas été réalisé.
Qualités du bâtiment	Bâtiment imposant vitre et métal . Façade parabolique. Deux accès (Cézanne et Zola).
Nature des espaces internes	Hall allongé, assez encombré. Une mezzanine en surplomb. Nombreuses dénivellations
Circulation dans la gare	Espace public assez réduit. Passerelles et parcours malaisés. 3 ascenseurs de petite capacité. 2 escaliers mécaniques. Accès aux bus en sous-sol peu agréable.
Confort climatique et sonore	Arrêts des bus en sous-sol ventés. Passage sous la gare de la voie routière D9 à grande circulation.
Équipements intérieurs	Toilettes payantes 4 guichets SNCF Petit kiosque à journaux 1 bar avec terrasse 1 boutique vente à emporter Petites zones d'attente avec sièges
Environnement proche	Boisements et collines à l'horizon. Noyé sous les automobiles en stationnement.
Facilités proches	Aucune
Activités économiques au voisinage	Une ZAC de 150 ha (Petit Arbois) Peu de constructions autour de la gare. Europôle de l'Arbois (recherche, environnement) à distance, proposant 30 000 m2 de plancher. En développement.
Rayonnement ferroviaire en nombre de relations quotidiennes	Dessertes variées : <u>14 destinations quotidiennes</u> - en semaine : Marseille (18), Paris (13), Nice (7), Lille (4), Bruxelles (2), Rennes (2), Nantes (2), Toulon (2). Une relation quotidienne avec Toulouse, Lyon, Vintimille, Dijon, Strasbourg, Genève.

Observations : Gare bien desservie par TGV. Utilisation massive de l'automobile pour les accès. Hyperdéveloppement des parkings. Circulations dans la gare en dénivelé, peu mécanisées.

Champagne Ardenne

Date d'ouverture de la gare	Juin 2007
Fréquentation en 2007 (1er semestre)	Non communiquée. Prévisions : autour de 650 000 voyageurs (?)
Capacité du parking	696 places . Parking payant.
Moyens d'accès	Bus urbains pour Reims Centre (18 dessertes/jour en semaine). Trains TER pour Reims Ville, Charleville Mézières, Sedan, Épernay, Chalons en Champagne, St Dizier. Voitures particulières. Taxis. Ligne de tramway prévue pour 2011.
Connexion TER fer	Oui. Correspondances directes entre TGV et TER.
Qualités du bâtiment	Parallélépipède recouvert de pierre de Courville, style grand hall. Gare surélevée sur une sorte de socle en position dominante.
Nature des espaces internes	Bonnes dimensions, bon éclairage. Impression confortable.
Circulation dans la gare	1 passerelle couverte vitrée, large. 3 ascenseurs. Rampes d'accès aux quais + escaliers.
Confort climatique et sonore	Quais ventés. Petits box d'attente sur les quais chauffés.
Équipements intérieurs	Toilettes. Plusieurs guichets SNCF. Kiosque à journaux avec petit bar (intermittent). 1 salle d'attente. 1 agence location de voitures extérieure.
Environnement proche	En chantier (ZAC de Bezannes). Vue sur la Montagne de Reims et sur la ville à 1 300 m. Une seule ouverture côté Reims, Effet barrière, qui pourrait être renforcé par la future A 4 bis (?)
Facilités proches	Aucune pour le moment.
Activités économiques au voisinage	Une ZAC prévue sur 172 hectares, dont 70 ha d'activités, en partie commercialisés. Habitat, dépôt du tramway et hippodrome prévus. Bureaux et services haut de gamme : Banque Lazard, Groupe Frey, siège Nord-Est du Crédit Agricole...
Rayonnement ferroviaire en nombre de relations quotidiennes	Liaisons quotidiennes, en semaine : Strasbourg (9 relations), Lorraine TGV (9), Marseille (4), Lille (3), Bordeaux (3), Paris (2), Nantes (2), Rennes (1), Meuse TGV (1).

Observations : Gare en passe de devenir une gare bis pour Reims aux portes de la ville. Bonne desserte par TER. Liaisons TGV très orientées sur l'Est.

Meuse TGV

Date d'ouverture de la gare	Juin 2007
Fréquentation en 2007 (1 ^{er} semestre)	Non communiquée. Estimation : 8 à 10 000 voyageurs/an (?)
Capacité du parking	66 places. Parking payant.
Moyens d'accès	Bus navettes pour Bar le Duc et Verdun (4 fréquences en semaine, 4 le dimanche, 3 le samedi). Voitures particulières indispensables (zone isolée). Taxis à la demande.
Connexion TER	Non
Qualités du bâtiment	Bâtiment en bois, style chapelle, petite taille. Accès d'un seul côté.
Nature des espaces internes	Hall étroit. Équipements simplifiés.
Circulation dans la gare	1 passage souterrain sous voies. 1 ascenseur.
Confort climatique et sonore	Quais froids en hiver. Partie abritée limitée.
Équipements intérieurs	Toilettes libres d'accès. 1 guichet SNCF. Pas de kiosque à journaux. Pas de bar. Pas de salle d'attente isolée.
Environnement proche	Gare perchée dans un site de collines agrestes. Isolement. Effet barrière.
Facilités proches	Aucune.
Activités économiques au voisinage	Néant.
Rayonnement ferroviaire en nombre de relations quotidiennes	Dessertes très limitées : - en semaine : 2 liaisons vers Paris, 1 vers Metz, 1 vers Nancy, 1 vers Strasbourg, 1 vers Bordeaux.

Observations : Une halte plutôt qu'une gare. Isolement total. Accès purement routier.

Lorraine TGV

Date d'ouverture de la gare	Juin 2007
Fréquentation en 2007 (1 ^{er} semestre)	Non communiquée : Estimation : 350 à 400 000 voyageurs /an (?)
Capacité du parking	950 places. Parking payant.
Moyens d'accès	Bus navettes pour Metz (15 en semaine, 10-11 les samedi et dimanche) à 27 km (trajet : 30'). Idem pour Nancy à 37 km. (trajet : 35'). Desservent l'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine et le PIC (La Poste). Voitures particulières. Taxis
Connexion TER fer	Non. Aurait pu être établie à Vandières, un peu plus à l'Ouest. Le projet de gare à Vandières subsiste.
Qualités du bâtiment	Bâtiment en forme de rectangle, assez austère. Accès d'un seul côté. Gare surélevée sur socle comme Champagne Ardenne.
Nature des espaces internes	Hall sobre et clair. Un peu étroit. Parements de bois. Lustres de cristal.
Circulation dans la gare	1 passerelle couverte vitrée, large. 3 ascenseurs. Rampes d'accès aux quais + escaliers.
Confort climatique et sonore	Quais ventés. Pas de protections latérales. Petits box d'attente sur les quais.
Équipements intérieurs	Toilettes. Plusieurs guichets SNCF ; Kiosque à journaux avec petit bar (intermittent). 1 salle d'attente dans le hall.
Environnement proche	Gare perchée sur butte. Effet barrière.
Facilités proches	Aucune.
Activités économiques au voisinage	Aucune sur place. À la sortie 28 de l'autoroute A 31, une petite zone d'activité plus ancienne, sans rapport avec la gare. 2 villages proches : Louvigny et Cheminot.
Rayonnement ferroviaire en nombre de relations quotidiennes	Dessertes quotidiennes en semaine : Strasbourg : 9, Lille : 3, Bordeaux : 3, Nantes : 2, Paris : 1, Francfort : 1, Rennes : 1

Observations : Une gare mal placée par rapport au réseau TER. Accès uniquement routier avec utilisation de l'A 31 très encombrée. Fréquentation notable liée sans doute à la diversité des relations TGV.

Les gares TGV de l'avenir

1) Gares en construction sur la LGV Rhin-Rhône (branche Est)

La LGV Rhin-Rhône est actuellement la seule LGV en construction, si l'on exclut les travaux autour du tunnel du Perthus et de la gare de Perpignan. La ligne est en construction depuis juillet 2006 pour sa branche Est sur 140 kilomètres. La mise en service est envisagée pour fin 2011.

Deux gares nouvelles « exurbanisées » sont prévues sur cette branche, l'une à Auxon pour desservir Besançon, l'autre à Méroux pour desservir Belfort et Montbéliard (fig.1). La FNAUT Franche-Comté, qui siège au comité de pilotage depuis 1999, s'est mobilisée pour que ces futures haltes ne soient pas déconnectées du réseau SNCF traditionnel et a demandé que ces gares « en pleine nature » soient l'une, dans le cas d'Auxon, raccordée à l'ancienne ligne Besançon-Vesoul, dont un tronçon est encore actif pour le transport du fret, et l'autre, dans le cas de Méroux, réalisée au point de rencontre de la voie ferrée Belfort-Delle actuellement fermée au trafic voyageurs et de la LGV .

Dans le premier cas, la liaison avec Besançon Ville a bien été inscrite dans la DUP. Le raccord ainsi créé devrait permettre l'entrée des TGV en gare centrale de Besançon Viotte, mais aussi la circulation de TER en provenance de l'étoile ferroviaire de Besançon, de TER-GV, voire de trans-trains. La communauté d'agglomération envisage en effet de faire de cette voie de liaison une infrastructure de TCSP (Transport en commun en site propre) avec des haltes nouvelles qu'elle financerait. Ceci supposerait un doublement de la voie.

Dans le second cas (Méroux), la gare TGV serait au croisement de la ligne TER Belfort-Delle et de la LGV permettant des correspondances par simple dénivellation (cas de Valence TGV) vers Belfort Ville, mais aussi des circulations transfrontalières vers Bienne en Suisse.

Il est bien évident que ces aménagements ferroviaires permettraient une desserte autre que routière de ces deux nouvelles gares sur LGV et élargiraient considérablement leur rayonnement régional. En cela, Auxon se rapprocherait du cas de Bezannes (gare Champagne Ardenne pour la desserte de Reims et au delà) et Méroux serait du type Valence TGV. Mais, à trois ans de la mise en service, et alors que les travaux de la LGV vont bon train, peut-on espérer que ces connexions seront réellement disponibles, dans les deux cas, au moment même de l'ouverture au trafic de ces stations TGV ? Ici, plus qu'ailleurs les coûts des raccordements et connexions sont élevés, car les distances sont longues et les voies de liaison tant avec Belfort que Besançon sont à réaménager

entièrement. Le cas d'Avignon et de sa « virgule », promise puis oubliée, pourrait nous faire craindre un renouvellement de ce scénario, ou du moins des retards dans la mise en service de ces connexions pourtant essentielles.

Il est évidemment indispensable que Besançon Ville puisse être atteinte directement par TGV et par des TER, prolongeant par ailleurs leur parcours au delà de la capitale bisontine. Ceci suppose un réaménagement et un agrandissement de la gare urbaine de Besançon Viotte devenue trop étriquée. Il est tout aussi indispensable que Belfort Ville soit accessible par TER en correspondance directe avec les TGV faisant halte à Méroux, et que cette gare soit aussi reliée par fer à la Suisse, comme le souhaitent les cantons helvétiques voisins⁹. Il y a eu trop de rendez-vous manqués entre LGV et réseau classique, comme nous l'avons montré précédemment, pour que l'on évite sur Rhin-Rhône ces incohérences et que l'on en vienne enfin à de véritables connexions fer-fer. Ce serait là un retour à la sagesse et à l'efficacité.

2) Le cas particulier de Vandières (TGV Est européen)

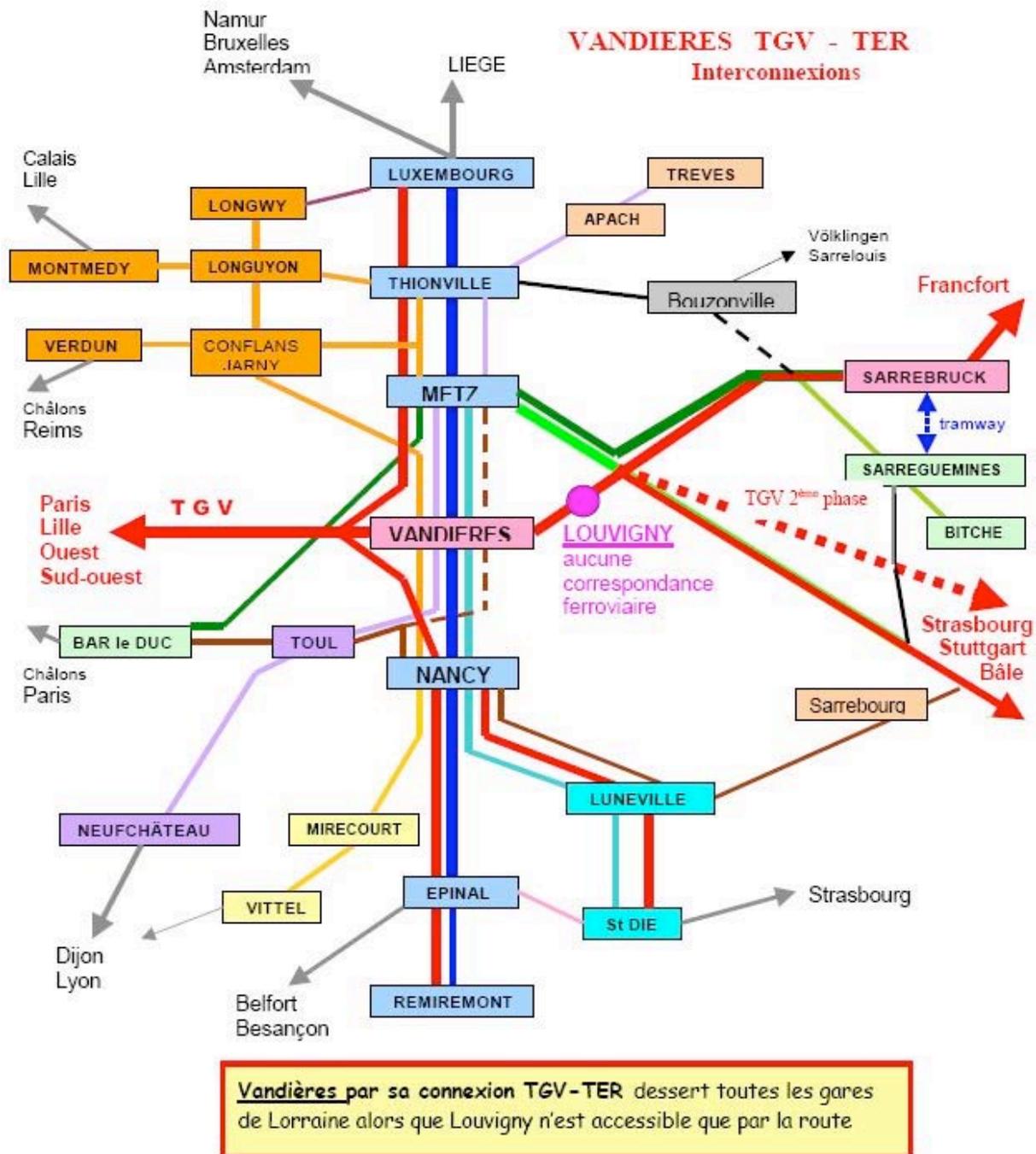
Le cas de cette gare a été évoqué précédemment (pp.11-12). Dans le protocole additionnel à la convention de réalisation et de financement du TGV Est européen de novembre 2000, est réservée la possibilité de créer cette gare qui viendrait en quelque sorte se substituer à celle de Lorraine TGV (située à Louvigny) mise en service en juin 2007, cette dernière pouvant devenir une gare fret (sans autres précisions pour le moment). La gare TGV/TER de Vandières serait située à l'intersection de la LGV avec la voie ferrée Luxembourg-Metz-Nancy, avec reprise du viaduc LGV actuel, et donnerait accès à une région urbanisée étendue, avec de multiples effets de prolongements et correspondances, la ligne de la vallée de la Moselle accueillant plus de 100 TER par jour. Au 29 février 2008, plus de cinquante communes, communautés de communes, ou pays lorrains (dont Épinal, St Dié, Mirecourt, Remiremont, Lunéville, Toul...) avaient délibéré et adopté des motions en faveur de cette nouvelle gare¹⁰. Deux problèmes demeurent : assurer le financement de cette nouvelle gare, reconverter la gare récente de Lorraine TGV.

Sans vouloir entrer dans des considérations politiciennes, on peut estimer que la gare de Vandières, déclarée dès le départ « gare intelligente », a été victime d'un conflit entre le Conseil régional de Lorraine et le département des Vosges favorables à ce site d'interconnexion en vallée de Moselle, d'une part, et le conseil général de Moselle et la ville de Metz, d'autre part, soutenant le site de la gare Lorraine actuelle placée sur leur sol et d'accès à leurs yeux plus

⁹ Les informations sur les deux gares de la LGV Rhin-Rhône doivent beaucoup aux précisions fournies par François Jeannin de la FNAUT Franche-Comté.

¹⁰ Données fournies par Michel Vogt, membre de la FNAUT.

facile. Ce dernier site l'a finalement emporté. Mais le Conseil régional de Lorraine maintient son projet, prêt à le financer largement, espérant une décision rapide pour le rattrapage de cette implantation et une ouverture en



Document AUT - FNAUT Lorraine 2007

J F

Fig. 8 - Les dessertes ferroviaires lorraines permises par la gare de Vandières. (document FNAUT Lorraine)

2012, appuyé par la FNAUT Lorraine (voir ci-dessus, fig.8, le document très explicite établi par cette fédération). À ce jour, il n'y a pourtant pas de DUP à l'horizon et le calendrier de 2012 risque fort de ne pas être honoré.

3) Dijon Porte Neuve, un cas spécifique de gare urbaine bis

Sur la future branche Ouest du TGV Rhin-Rhône est prévue une gare nouvelle à Dijon Porte Neuve, qui n'est pas une gare périurbaine complémentaire (selon la classification proposée plus haut), mais bien une gare urbaine bis. En effet, le site de cette nouvelle gare s'inscrit dans un quartier déjà bâti, réutilise un faisceau ferroviaire existant et permettrait une connexion TGV/TER qui fait si souvent défaut, comme nous l'avons constaté. Une étude détaillée a été entreprise pour inscrire ce choix de nouvelle gare et de développement urbain dans le cadre d'un P.I.G. (Projet d'Intérêt Général). Comme l'indique le site Internet du Grand Dijon : *« Au terme de cette étude, il est avéré que le choix du site "Porte-Neuve" est, d'une part, le plus économe en foncier (l'emprise de la future gare n'excède pas l'emprise ferroviaire actuelle) et que, d'autre part, une importante disponibilité foncière alentour permet une recomposition urbaine des quartiers en minimisant l'impact sur le foncier privé »*. Cette nouvelle gare dijonnaise, symétrique de la gare de Dijon-Ville actuelle par rapport à l'hypercentre, n'est donc pas « exurbanisée », mais seulement péricentrale. Offrant des correspondances aisées avec les TER, les autobus urbains et peut-être avec un futur TCSP, elle ressemble fortement à celle de Reims-Bezannes, tout en étant encore mieux insérée dans le tissu urbain.

4) La fièvre des gares « exurbanisées » n'est pas retombée

- Projets envisagés (voir la carte, fig.1)

Bien que l'on dispose aujourd'hui d'un recul proche de 30 ans (Le Creusot-Montchanin et Mâcon-Loché ont ouvert en 1981), le mythe de la gare TGV hors tissu urbain, lieu d'accessibilité idéale (pour automobilistes) et pôle de développement économique (on en connaît les piètres résultats) est toujours présent. Élus, responsables de chambres de commerce et d'industrie, architectes ou urbanistes à la recherche d'exploits sur terrains vierges exercent une forte pression pour « obtenir » ces gares de plein champ autour desquelles la vie sera si belle. La SNCF, qui n'a pas intérêt à multiplier les arrêts des TGV, résiste souvent puis cède parfois, RFF qui met en relief les coûts supplémentaires générés demande alors que des financements locaux soient apportés. La gare « *ex nihilo* » peut être l'occasion d'un aménagement technique intéressant : le passage à 4 voies dans l'emprise de la gare permet des dépassements de trains et de résoudre des problèmes de circulation en cas de circulation perturbée. Par

ailleurs, l'augmentation de trafic liée à l'arrivée des TGV peut conduire à la saturation d'une gare urbaine et une seconde gare périphérique peut alors permettre une décongestion, sans entreprendre de coûteux travaux d'agrandissement en gare centrale. Pour peu que le quartier de la gare urbaine pose d'épineux problèmes de circulation automobile, la solution de la gare bis semble alors s'imposer et les techniciens municipaux ont beau jeu de la présenter comme l'unique recours.

Tout ceci explique que fleurissent encore des projets de « gares bis », dont certains ont été étudiés bien avant que ne se profile le démarrage des travaux de LGV et même que ne soit bouclé leur financement. Sans prétendre être exhaustifs, car ces projets sont fluctuants, nous pouvons évoquer les projets de gares nouvelles à Dole sur la future branche Ouest du TGV Rhin-Rhône (envisageable vers 2025), ainsi que celui de Montauban sur l'axe de la LGV Bordeaux-Toulouse, qui a été programmée pour la même époque (2020 ?).

- Projets incertains : des « rêves de gares »

La figure 1, en début de rapport, indique un certain nombre de gares « incertaines », figurant en blanc sur la carte et accompagnées d'un point d'interrogation. Nous n'en sommes ici qu'à une phase préliminaire, mais les demandes des collectivités territoriales sont bien présentes. Nous avons retenu sur notre carte les cas de la Gare Bressane (apparue sur le projet de branche Sud du TGV Rhin-Rhône qui ne devrait pas se concrétiser avant 2020-2025), les projections de gares sur la liaison Nîmes-Perpignan (entre 2013 et 2022 selon les tronçons) à savoir Nîmes bis, Montpellier bis, et Béziers-Narbonne, gare de l'entre deux, qui ressemble fort à Lorraine TGV en ne privilégiant ni l'une ni l'autre des villes voisines.

Sur la future LGV PACA (2020 ou plus), nous n'avons retenu qu'une nouvelle gare dans l'aire de Toulon. Mais en fonction du choix qui sera opéré pour le tracé de cette LGV (passage par l'intérieur ou le littoral), d'autres gares pourraient apparaître : ont été évoquées par exemple Les Arcs et Cannes. Enfin, sur la LGV Bordeaux-Toulouse (aux alentours de 2020), outre Montauban déjà citée, il a été question d'une nouvelle gare à Agen et, pour la branche vers l'Espagne (2022 ?), d'une gare landaise aux environs de Mont-de-Marsan.

- Génération spontanée : la gare d'Allan (Montélimar)

Voici un dernier cas, tout à fait révélateur de ces « rêves de gares » qui hantent élus et responsables économiques. Le conseil Régional Rhône Alpes ayant lancé en 2004 un cahier des charges pour une étude sur l'amélioration de la desserte TGV du bassin de Montélimar Sud Ardèche - Drôme, Nord

Vaucluse-Gard, un des scénarios retenus parmi six envisagés prévoit l'implantation sur la LGV Méditerranée d'une gare nouvelle à Allan, village situé au sud-Est de Montélimar à environ 7 Km. du centre de cette ville. Cette gare, déjà évoquée lors de la construction de la LGV, oubliée puis renaissante, relève de la « génération spontanée », car elle ne s'insère pas dans une vision coordonnée d'aménagement du territoire. Elle serait susceptible, selon ses promoteurs locaux, de drainer une importante clientèle de la région (le chiffre de 500 000 voyageurs annuels a été avancé, sans trop de preuves) et le temps de voyage depuis Paris serait raccourci. Acteurs politiques et socio-économiques locaux ont, comme bien souvent, soutenu cette idée d'implantation, avançant des arguments variés : développement économique de l'agglomération montilienne, saturation (supposée) de la Gare de Valence TGV située en amont, désengorgement de l'autoroute A 7 et de la nationale 7. L'investissement minimal serait de 80 à 100 millions d'euros, probablement supérieur dans quelques années. Le jeu en vaut-il la chandelle ?

Cette gare n'a jamais été prévue par la SNCF, qui n'a pas intérêt à multiplier les arrêts sur la LGV, la gare de Valence TGV n'étant qu'à un peu plus de 50 km. au Nord, soit 10 minutes de temps de trajet à pleine vitesse, auquel il faudrait ajouter dix à onze autres minutes pour un arrêt à Allan (ralentissement, stationnement, puis reprise de vitesse). Elle conduirait à créer des infrastructures lourdes (gare, passage à quatre voies de la LGV, parkings, raccordements routiers) dans une zone de terres agricoles fort appréciées, à ajouter du trafic routier sur des axes déjà très fréquentés pour permettre aux voyageurs d'accéder au TGV. Elle aurait pour conséquence de déprécier la gare de Montélimar Ville (autour de 700 000 voyageurs/an) qui accueille actuellement plus de 30 TER quotidiens en semaine venant de Lyon, Valence et Avignon, 4 TGV de Paris et 4 autres vers Paris, les autocars du sud de la Drôme et du Sud de l'Ardèche et les autobus urbains du réseau Montélibus. Elle éloignerait les voyageurs de l'Ardèche (un des départements de France les moins reliés au réseau ferré aujourd'hui) de l'accès au TGV. Elle serait totalement déconnectée du réseau régional des TER, qui permet une desserte dense de Valence-Ville, Montélimar, Orange et viendrait affaiblir le pôle intermodal fonctionnant autour de la gare de Montélimar Ville¹¹.

Comme on le voit, les projets fusent, le « désir de gare TGV » ne faiblit pas et la fièvre imaginative ne semble pas retombée. Comme on peut aussi le penser, en se référant aux dates incertaines d'ouverture de LGV, ces gares ont

¹¹ Les données sur le projet de la gare d'Allan proviennent d'un dossier CFDT - LCVR de février 2007, dont les éléments nous ont été fournis par M. VOGT. Nous n'avons pu nous rendre sur place pour enquêter.

toutes les chances d'ici là soit de se maintenir, soit de disparaître, soit de susciter des concurrentes, voire même des consœurs. Le marché des gares TGV demeure largement ouvert ! Mais une bonne gestion du territoire suppose que ces implantations ne peuvent pas obéir aux simples souhaits de communes, villes, communautés ou institutions locales, sans avoir été analysées dans le cadre de réflexions sur l'aménagement régional et national du territoire. Il faut ici saluer la sagesse des collectivités situées sur la future LGV SEA, de Tours à Bordeaux (une des lignes les plus proches à venir, probablement en 2016), qui ont préféré défendre le passage des TGV en gares centrales, dans le cadre de leurs programmes de renforcement des centres-villes et de pôles d'échanges intermodaux, plutôt que de se lancer dans d'hypothétiques pôles de périphérie. Il s'agit certes de régions moins densément peuplées, avec une plus faible urbanisation, mais le symbole, pourtant séduisant, de la gare flambant neuve en plein champ a été refusé au profit d'une conception plus « urbaine » du rôle de la gare d'agglomération.

Sur ce sujet des gares futures, nous exprimerons ci-après plus en détail notre propre opinion dans la conclusion de ce rapport.

CONCLUSION

Les gares « exurbanisées » sur LGV existent maintenant depuis bientôt trente ans et sont largement utilisées. Les plus récentes sur l'axe Méditerranée ou le TGV Est européen connaissent une progression de trafic spectaculaire. Elles sont intégrées dans le paysage ferroviaire. Nul ne songerait aujourd'hui à les détruire comme on le fait des tours des grands ensembles des années 1950.

Il convient donc de les améliorer, d'en tirer des leçons pour le futur des LGV, de repenser l'aménagement du territoire sous d'autres angles. Mais avant de proposer quelques pistes sur ce sujet, tentons de comprendre ce qui a mené au défaut majeur de ces gares : leurs déconnexions.

Un constat : le TGV à la poursuite de l'avion

La découverte des prouesses de la grande vitesse sur rail, véritable révolution ferroviaire des années 1980, a incité techniciens, gestionnaires, responsables commerciaux de la SNCF à se lancer dans une véritable reconquête des parts de marché du transport aérien sur quelques liaisons principales : Lyon, puis Marseille, Lille, Londres par Eurostar, Bruxelles par Thalys, Strasbourg, demain Bordeaux et Toulouse. Ce n'était certes pas la seule ambition du TGV, mais elle était affirmée et constante. Elle a d'ailleurs été couronnée de succès si l'on en juge par l'abandon de nombre de lignes aériennes assurant ces relations, et ceci est à nos yeux un bienfait pour l'environnement, la facture pétrolière, l'équilibre climatique. Mais, voulant en quelque sorte « singer l'avion », qui effectue le plus possible de vols directs, le TGV a recherché des trajets directs avec le moins d'escales possibles et privilégiant la desserte de gros terminaux, c'est à dire les grandes agglomérations de l'hexagone ou des pays proches (Londres, Bruxelles, Amsterdam, Francfort et demain Zurich ou Barcelone).

Pour cela, il fallait éviter d'entrer dans les villes et rechercher sur le parcours des sites de gares en bordure d'agglomérations, à la manière des aéroports, des escales « techniques » en quelque sorte, permettant à la fois un arrêt rapide (mais pas toujours bref, si l'on constate les temps effectifs d'immobilisation en gare aujourd'hui), mais aussi des dépassements de rames lancées à 320 km/h et demain à 350 km/h. L'idéal paraissait être une situation aux abords d'un vaste bassin de clientèle, voire à mi-distance de deux bassins, en une zone d'accessibilité rapide par la route et en s'assurant la disponibilité de larges parkings introuvables en centres-villes. Cette conception (ou cette philosophie) n'est pas éloignée de celle qui a présidé à l'implantation des

grandes surfaces commerciales de périphérie. Ces escales techniques devaient être relativement espacées (150 km environ) pour profiter pleinement de la grande vitesse. On peut penser que la SNCF n'avait pas envisagé certaines gares intermédiaires en des régions moyennement urbanisées (Bourgogne, Vendômois, Meuse) mais que, sous la pression des collectivités, elle s'est y ralliée, trouvant, par la même occasion, des opportunités de voies de dépassement et un petit marché de voyageurs supplémentaire.

Le modèle aérien est toujours prégnant aujourd'hui : les grandes gares récentes s'inspirent dans leur architecture des terminaux aériens ; les contrôleurs des TGV s'intitulent « chefs de bord » ; les écrans lumineux des gares indiquent « à l'heure » en face des trains annoncés et font défiler les noms des arrêts intermédiaires comme dans les aérogares. Pour des raisons spécifiques au chemin de fer (ouverture sur l'extérieur pour accès aux voies), on ne peut cependant, malgré la présence de sas ou de portes automatiques, atteindre au même niveau de confort que dans les salles d'embarquement du transport aérien.

Nous ne pensons pas caricaturer la conception du « système TGV », mais simplement rappeler cette option du « temps gagné », qui a conduit à l'implantation de gares hors tissus urbains et donc à déconnecter le réseau TGV, au fur et à mesure de sa progression, du réseau traditionnel, exception faite bien sûr des gares terminus. Cette option est largement spécifique de la France, quelque peu imitée aujourd'hui localement par l'Espagne, mais absente chez nos voisins allemands, belges ou néerlandais, qui ont privilégié le passage des trains rapides par les gares centrales plutôt que la recherche de gains de temps. On notera, pour être équitable, que la densité urbaine est chez eux bien plus élevée et peut expliquer cette forme de « cabotage ». Mais on relèvera aussi les efforts considérables qu'ils ont consentis pour assurer les meilleures connexions rail/air en créant des gares d'aéroport particulièrement efficaces.

Un bilan : du trafic certes, mais peu d'urbanisation générée

Les gares de plein champ sont donc marquées par leur caractère fonctionnel - haltes techniques pour les techniciens, points de regroupement des voyageurs pour les responsables commerciaux - sans pour autant constituer des lieux de rencontre et de sociabilité. L'implantation de ces gares de périphérie a fait fi de certaines réalités ferroviaires :

- **la diversité de la clientèle du chemin de fer**, qui n'est pas seulement composée sur les parcours TGV de voyageurs professionnels,
- **le rôle de cabotage et donc de liaisons inter-régionales** encore assumé par le train et que prouve de plus en plus l'allongement des relations par TER,
- **l'avantage de pénétrer sans encombre au cœur des cités** via des gares centrales,

- et, corrélativement, **les contraintes qu'impose un changement de mode de transport en périphérie urbaine**, quels que soient les services mis à disposition pour rallier la ville, tout particulièrement pour les voyageurs âgés, accompagnés d'enfants, non motorisés, ou à mobilité réduite.

Ces gares « exurbanisées » ont été encouragées par l'imaginaire de certains élus ou responsables économiques, rêvant d'un pôle nouveau, symbole du dynamisme de leur territoire et appui à leur programme de développement de manifestations collectives (congrès, expositions, rencontres sportives) ou d'activités touristiques, oubliant que leurs visiteurs sont par essence très sensibles à une arrivée en centre-ville. On a parfois pensé compenser l'exil en périphérie par **un geste architectural fort**, un édifice qui se veuille monument - et de fait Lyon Saint-Exupéry ou Avignon TGV sont de belles réussites sous cet angle - mais trop souvent la gare est demeurée un bloc basique isolé, attendant que l'urbanisation vienne à sa rencontre. Ne serait-il pas temps que les élus reviennent à une sage compréhension de la desserte de leur territoire et fassent maintenant inversement pression sur les décideurs d'infrastructures pour une insertion en ville de la grande vitesse ?

Enfin, il est presque redondant de rappeler **les espoirs déçus de germination d'activités économiques** autour des nouvelles gares, exception faite des gares urbaines (Le Mans, Lille Europe...). Comme on a pu le constater, le nombre d'emplois créés reste minime, beaucoup de locaux restent vides. Quand des activités productives ou de service se sont implantées, elles ne doivent pas forcément leur localisation à la gare (dont elles profitent à l'occasion), mais beaucoup plus à des opportunités foncières, immobilières ou d'accessibilité routière. Certes, il existe des exceptions (Valence TGV en est une, Reims Bezannes en sera probablement une autre), mais elles sont liées à la conception et au montage d'un parc d'activités de pointe et très favorisées par la pluri-modalité des modes de transport proposés.

Les conséquences de ces choix de sites « exurbanisés » ne sont pas négligeables : on aboutit en effet à **des formes de dilution de la ville** alors que la notion de « ville dense » est à l'ordre du jour ; les choix d'accessibilité purement routière vont à **l'encontre du développement durable** si souvent invoqué ; ces gares isolées sont de simples escales, des lieux de passages rapides, de parcours d'individus isolés, c'est à dire à l'opposé des lieux d'échanges, de convivialité, de contacts que les sociologues nous disent être un des fondements de la vie en société. Une conséquence insuffisamment mesurée est celle d'un **dépérissement, au mieux d'une dépréciation, de la gare de centre-ville et des commerces et services de quartier qui l'entourent**, le voyageur ballotté entre deux gares, mais contraint d'utiliser la plus fonctionnelle, délaissant peu à peu la gare centrale pour la gare TGV, où il ne

retrouvera pas les aménités que lui offrait l'ancienne localisation. Des calculs de fréquentation montreront que la nouvelle gare est un succès - et cela s'avère vrai partout - mais cela ne suffit pas à en faire un pôle attractif, un lieu d'accès écologiquement viable, un espace public agréable à fréquenter et à rejoindre.

Quelques recommandations pour l'avenir

N'étant ni technicien, ni maître d'ouvrage, ni gestionnaire de fonds publics, nous ne saurions donner des conseils pour les gares de l'avenir, ce qui serait excessivement prétentieux. Mais notre demi-tour de France des gares non urbaines (seule la moitié Est en comporte) nous autorise, semble-t-il, à émettre quelques recommandations.

S'agissant des gares existantes, des améliorations pourraient être apportées sans entraîner des réalisations gigantesques ni coûteuses :

- **renforcer partout où cela serait possible les connexions avec le réseau ferré classique et les transports collectifs urbains** (bus et tramways) en les insérant ainsi davantage dans un maillage de transports plus denses et pas seulement routiers. Ceci éviterait la course à l'agrandissement des parkings de gares actuellement entreprise - et dont Aix-en-Provence TGV avec le doublement en cours de 1100 à 2200 places est un exemple flagrant - et donnerait une diversité de choix modaux au voyageur. Une simple bretelle de raccordement, un petit tronçon de voies parallèles pourraient permettre la connexion avec le réseau TER via la gare de Chaulnes à TGV Haute Picardie, ou avec Avignon Ville à partir de la gare TGV, ou plus difficilement sans doute avec la voie desservant Aix-en-Provence Ville et Vitrolles (Marignane) à Aix-en-Provence TGV. La réalisation de la gare de Vandières à cheval sur LGV et voie ferrée mosellane donnerait accès au système Métrolor.

- **remodeler les espaces intérieurs et extérieurs des gares** pour les agrandir, les rendre plus conviviaux et d'accès plus facile et plus rapproché. La progression des trafics voyageurs rendra de toutes façons ces aménagements indispensables pour l'accueil de passagers de plus en plus nombreux.

- **développer les systèmes de transports collectifs de et vers la gare**, en adaptant mieux leurs horaires, leurs fréquences, les points desservis, et surtout l'accès à la gare (cas d'Aix-en-Provence et des arrêts souterrains de bus atteints après un parcours dissuasif ; cas de Champagne Ardenne où le futur tramway rémois devrait ne pas rester à distance de la gare mais venir jusqu'au bâtiment ferroviaire). Il s'agirait en quelque sorte de se rapprocher d'un système de transport à la demande, en conservant les tarifs actuels très attractifs ainsi que la

qualité des véhicules de transport collectif qui est généralement bonne (véhicules neufs).

- **renforcer les services en gare**, en obtenant des tenanciers qu'ils élargissent les horaires d'ouverture des commerces, en ouvrant des bars et brasserie plus accueillants avec des places assises en petites terrasses, recréant l'ambiance conviviale des buffets de gare en voie de disparition et où le voyageur aimait à stationner. Équiper toutes les gares d'un kiosque à journaux, d'une boutique régionale, d'aires de repos confortables devrait être une règle généralisée.

- enfin, **développer** par les moyens énumérés ci-dessus et par la création de postes de personnel ferroviaire spécialisé **la présence humaine en gare** pour des fonctions d'accueil, de renseignement, d'accompagnement, de guidage.

S'agissant des gares futures, quelques recommandations s'imposent :

- **ne plus réaliser de stations sans connexion avec le réseau classique**, en évitant les décalages que nous avons constatés à quelques kilomètres près entre emplacement de la gare TGV et croisement avec une ligne TER.

- **privilégier les passages en gares centrales**, en évitant les stations périphériques (sauf présence d'un important tissu urbain alentour : cas de Dijon Porte Neuve). Pour cela, préférer aux constructions nouvelles des **antennes** de raccordement (cas d'Arras ou de Reims) ou des **dérivations** permettant soit de rejoindre la gare centrale, soit de continuer sans arrêt sur ligne nouvelle (cas de la future LGV SEA au sud de Tours). Le système allemand pourrait ici servir de modèle. Des clauses de dessertes minimales devraient être négociées entre les villes et l'exploitant ferroviaire pour éviter le court-circuitage d'une agglomération par des TGV circulant en périphérie (on se souviendra ici des combats du Mans pour assurer dans l'avenir une fréquence acceptable de trains en gare centrale, une fois construite la rocade ferroviaire de contournement).

- **intégrer fortement réseau TER et lignes TGV**, afin que les gares de la grande vitesse ne soient pas uniquement des portes d'accès au territoire, à la manière des aéroports, mais, via les TER, des instruments plus efficaces d'une véritable irrigation de ces territoires. La mise en place plus systématique de TER- GV circulant à la fois sur LGV et lignes adjacentes et permettant des temps de trajets interurbains attractifs pourrait être un des éléments de cette intégration. Il est assez aberrant que le réseau TGV et le réseau TER soient à ce point déconnectés (sauf rares exceptions), alors que l'une des originalités du TGV est de pouvoir circuler sur tout type de voie électrifiée. Cette continuité de circulation au delà des LGV est largement exploitée par la SNCF et donne

pleine satisfaction, mais c'est bien la discontinuité en gares nouvelles entre les deux réseaux qui nous prive d'une meilleure irrigation et qui contraint à l'usage massif de la voiture.

* * *

À l'heure où l'on souhaite modifier les comportements dans le domaine du transport (cf. le Grenelle de l'Environnement), il convient de réfléchir non seulement aux flux de déplacement mais aussi au fonctionnement des nœuds de notre mobilité. Ainsi, alors que l'on souhaite un peu partout densifier les villes, réduire les parcours automobiles pour des raisons économiques, écologiques, urbanistiques et favoriser les transports en commun, faciliter les déplacements avec de moindres ruptures de charge, recréer du lien social, lutter contre les comportements trop individualistes, **il ne semble guère judicieux d'éclater en périphérie des villes, voire en zone rurale, l'installation des gares TGV.** Comme nous avons pu le constater, ceci a conduit automatiquement à multiplier les déplacements automobiles pour rejoindre les parkings de ces gares exilées, à négliger le plus souvent une correspondance ou connexion entre TGV, TER et Corail Intercités (seules deux gares dans notre échantillon permettent cet échange) du fait du décalage entre gare TGV et emprise de ligne classique.

Créer de véritables pôles ferroviaires assurant des connexions plurimodales, à la fois lieux de voyage mais aussi de repos (en cas d'attente), de détente, de sociabilité, disposant de commerces et services appropriés, est-il un rêve impossible ? Le chemin de fer a su jadis générer ces espaces multiformes. Pourquoi, doté des puissants moyens technologiques d'aujourd'hui, ne serait-il pas capable de leur redonner vie ?

Jean-François TROIN

Avril 2008

Remerciements à E. Boisseau, F. Jeannin, C. Jullien, H. Lebailly, C. Pierre dit Barrois, S. Villière, M. Vogt pour la fourniture d'informations précieuses, à la SNCF et EFFIA pour communication de statistiques et à Fl. Troin pour sa cartographie.

QUELQUES SOURCES

AUPHAN E. (1992), Les gares TGV régionales : un exemple de contre-aménagement du territoire, *Hommes et Terres du Nord*, N°1, Lille, pp.14-20.

AUT-FNAUT Lorraine (2008), Les raisons de faire Vandières, Dossier par Claude PIERRE DIT BARROIS, aut-fnaut-lorraine.over-blog.com

BOUDAILLE J. (2002), Gares TGV : l'usage abusif d'un modèle inadapté, *Le Rail*, Paris, N° 91, pp.30-33.

BOUDAILLE J., Diverses notes et documents sur le même sujet.

JEANNIN F. (2008), Informations fournies par messages électroniques sur la LGV Rhin-Rhône, FNAUT Franche-Comté, Besançon.

JULLIEN C. (2008), Informations fournies par messages électroniques sur la liaison Carpentras-Avignon-Châteaurenard, FNAUT PACA.

La Vie du Rail, divers numéros dont N° 2402 (1993), 2546 (1996), 2615 (1997).

MANNONE V. (1995), *L'impact régional du TGV Sud-Est*, Thèse de Géographie, Université Aix-Marseille I, Aix-en-Provence, 567 p.

MIRALLES S., BONNAL B., FABRE N. (CFDT et LCVR) (2007), *Éléments de réflexion sur la création d'une gare TGV à Allan (Drôme), et sur le débat public sur la politique de transport dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien*, Montélimar, 13 p.

OLLIVRO J. (1996), L'ambiguïté des gares, clé du développement contemporain, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, Paris, N° 71, pp. 35-44.

ROZIER J.B. (2006), *Enquête sur l'impact économique des gares desservies par le TGV : le cas des gares implantées en rase campagne ou en périphérie urbaine*, Rapport de stage effectué la FNAUT, sous convention avec l'Université Michel de Montaigne Bordeaux 3, 50 p.

TROIN J.F. (1995), *Rail et aménagement du territoire. Des héritages aux nouveaux défis*, Édisud, Aix-en-Provence, 264 p.

TROIN J.F. (1997), Les gares TGV et le territoire : débat et enjeux, *Annales de Géographie*, N° 593-594, Armand Colin, Paris, pp.34-50.

VARLET J. (1992), *L'interconnexion des réseaux de transport en Europe*, Institut du Transport Aérien, Etudes et Documents, vol. 24, 92/1, 198p.

VOGT M., Membre de la FNAUT (Lorraine) Diverses notes et réflexions communiquées par Internet.

ZEMBRI P. (1993), TGV et réseau ferré classique : des rendez-vous manqués ? *Annales de Géographie* N° 571, Armand Colin, Paris, pp. 282-295.



TGV Haute Picardie : une gare toute simple à portée des automobiles.
Cliché J.-F. Troin



Amiens. Le point de départ et d'arrivée des navettes bus pour TGV Haute Picardie : arrêt provisoire mais pas très engageant !
Cliché J.-F. Troin



Vendôme Villiers : retour au foyer des navetteurs parisiens.
Cliché J.-F. Troin



Vendôme Villiers : bureaux à louer.
Cliché J.-F. Troin



Le Creusot Montchanin : parkings gratuits, succès assuré !
Cliché J.-F. Troin



Et pourtant on manque de places, et le stationnement sauvage fleurit.
Cliché J.-F. Troin



Mâcon-Loché : gare simplissime. Un petit auvent extérieur serait bienvenu.
Cliché J.-F. Troin

Départ	Destination	Train n°	Quai
6h25	PARIS sf SDF	6602	2
8h27	PARIS samedis fetes dimanches	6608	2
8h29	PARIS sf SDF	6962	2
10h30	PARIS samedis dimanches fetes	6964	2
11h46	PARIS	6968	2
14h30	PARIS	6972	2
18h05	PARIS	6576	2
20h29	PARIS sf samedis	6984	2
22h26	PARIS dimanches fetes	6676	

Mâcon Loché : départs de la journée vers le Nord. Une gare de grande banlieue ?
Cliché J.-F. Troin



Valence TGV : structures aériennes et ampleur.
Cliché J.-F. Troin



**Valence TGV : moyens mécaniques pour une gare à trois niveaux.
Espace réservé pour une future voie supplémentaire TER-TGV.**
Cliché J.-F. Troin



Valence TGV : en correspondance directe au niveau intermédiaire, les rames du TER.
Cliché J.-F. Troin



Valence TGV : face à la gare, ensemble de bureaux de la ZAC Rovaltain.
Cliché J.-F. Troin



**Avignon TGV : nef intérieure courbe et lumineuse.
Des espaces d'attente presque intimes !**
Cliché JF Troin



Avignon TGV : un environnement de jardins, des problèmes d'entretien.
Cliché JF Troin



Aix-en-Provence TGV : doublement des parkings, une gare noyée sous les voitures.
Cliché JF Troin



Aix-en-Provence TGV : un accès en sous-sol aux navettes bus : plutôt spartiate !
Cliché JF Troin



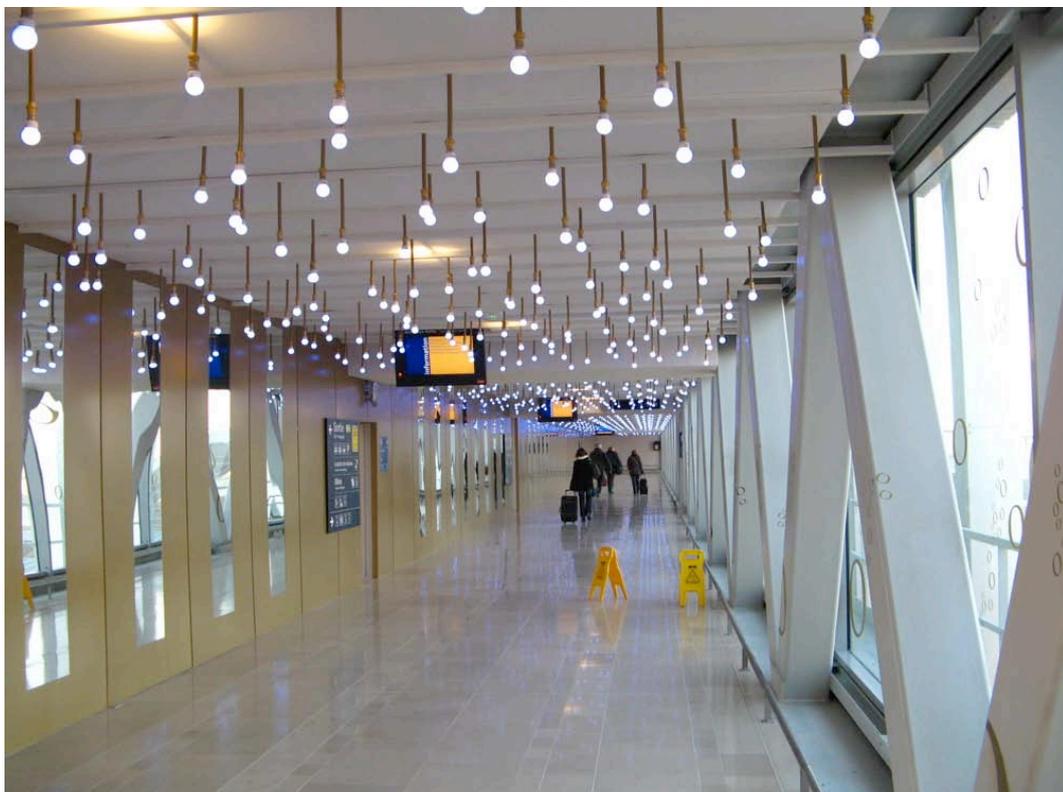
Aix-en-Provence TGV : l'idée séduisante d'une passerelle panoramique...
Cliché JF Troin



...qui devient parcours du combattant lors des pannes d'ascenseur et d'escalier mécanique.
Cliché JF Troin



Champagne Ardenne TGV : un bâtiment austère malgré les revêtements en pierre,
Cliché JF Troin



... mais une passerelle couverte claire et confortable au dessus des voies.
Cliché JF Troin



Champagne Ardenne : correspondance directe par TER : une rareté !
Cliché JF Troin



Champagne Ardenne. Au sortir de la gare, la ville de Reims à l'horizon ; au premier plan, la future zone d'activités de Bezannes.
Cliché JF Troin



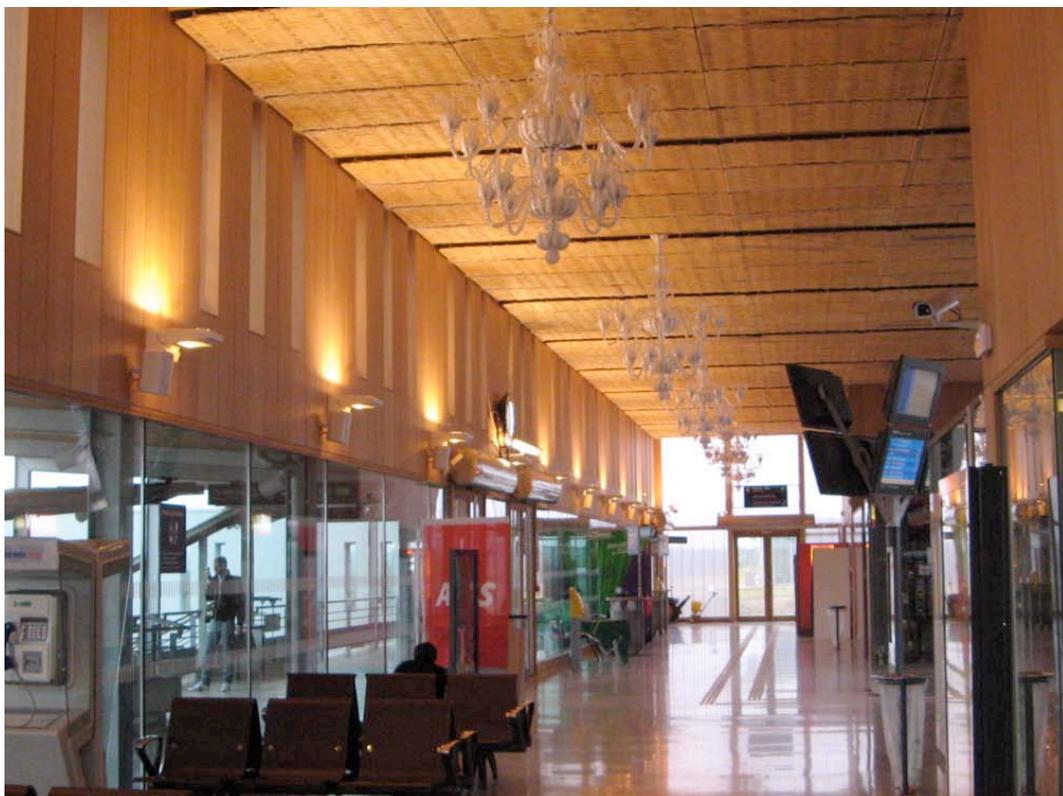
Meuse TGV, côté route : une halte isolée et son clocher. Voitures et navettes bus indispensables pour gagner Bar le Duc et Verdun
Cliché JF Troin



Meuse TGV, côté voies : étroitesse du bâtiment et couverture très partielle des quais.
Cliché JF Troin



Lorraine TGV: une gare isolée, mais qui s'affiche.
Cliché JF Troin



Lorraine TGV: un intérieur sobre, fonctionnel, rehaussé par des lustres !
Cliché JF Troin



Lorraine TGV : gare perchée, accessible par rampes couvertes, escaliers et ascenseurs depuis les voies encaissées.

Cliché JF Troin



Lorraine TGV : un ICE, symbole de l'ouverture vers l'Allemagne et l'Europe.

Cliché JF Troin