

Débat public sur le projet LGV POCL

17 janvier 2012

La LGV POCL et les dessertes régionales

L'articulation TGV/TER mise en place en Champagne-Ardenne  
à l'occasion de l'entrée en service du TGV Est Européen

1. La localisation, et la construction de la gare nouvelle de Champagne-Ardenne TGV par rapport au réseau ferroviaire existant et aux périmètres régionaux
2. La consistance du plan de transport de Juin 2007
3. Les principaux constats
4. Réflexions générales

1 - La localisation, et la construction de la gare nouvelle de Champagne-Ardenne TGV par rapport au réseau ferroviaire existant , et aux périmètres régionaux



Types de train	TER	Corail (*)	TGV
TER			
Corail (*)			
TGV (ligne classique)			
TGV (grande vitesse)			

(\*) ... et trains internationaux

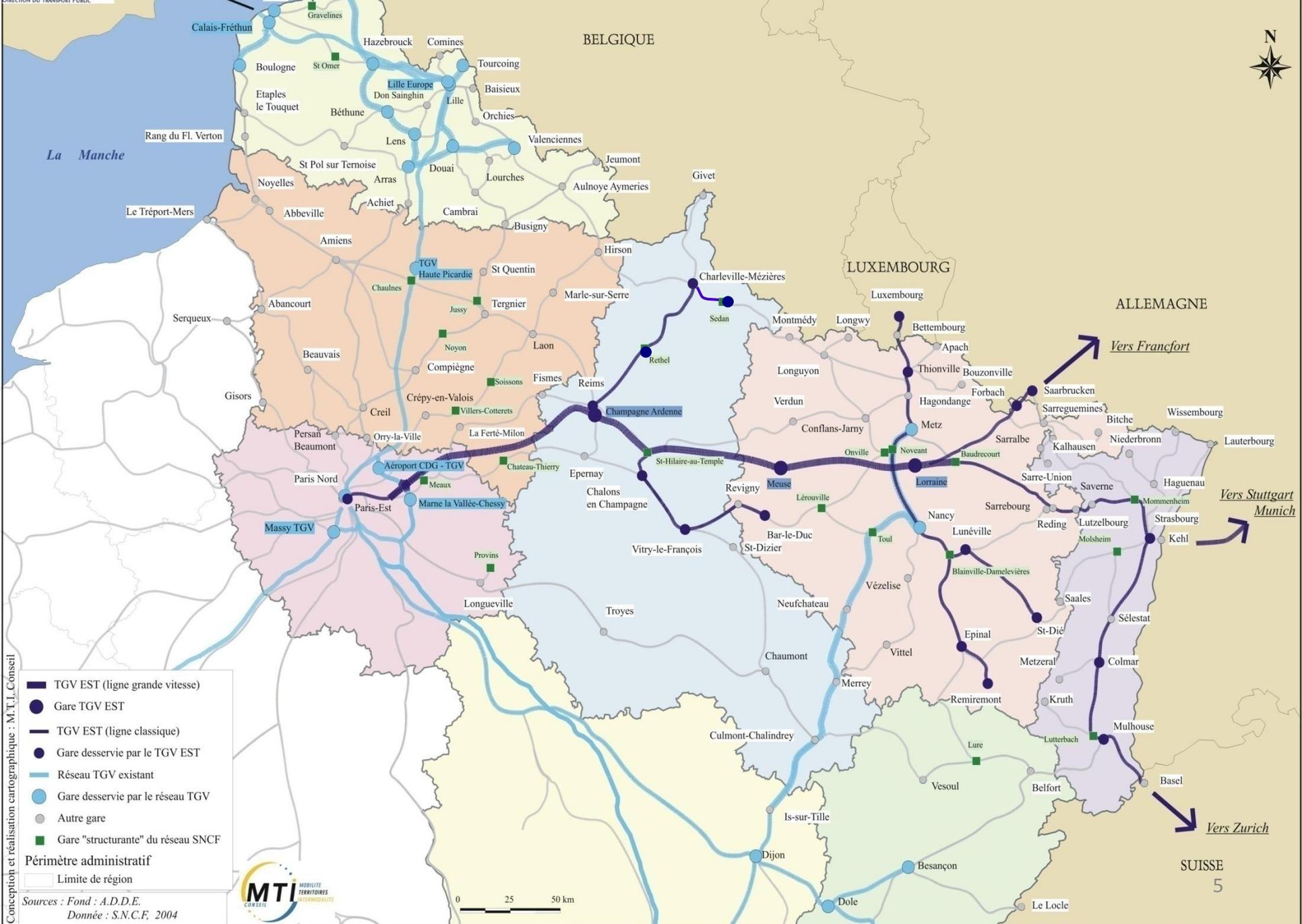
Catégories de trains desservant les principales gares SNCF

Gare structurante du réseau SNCF

Périmètre administratif  
 Limite de région

Sources : Fond : A.D.D.E. 1999  
Données : S.N.C.F., 2002





Conception et réalisation cartographique : M.T.I. Conseil

- TGV EST (ligne grande vitesse)
- Gare TGV EST
- TGV EST (ligne classique)
- Gare desservie par le TGV EST
- Réseau TGV existant
- Gare desservie par le réseau TGV
- Autre gare
- Gare "structurante" du réseau SNCF

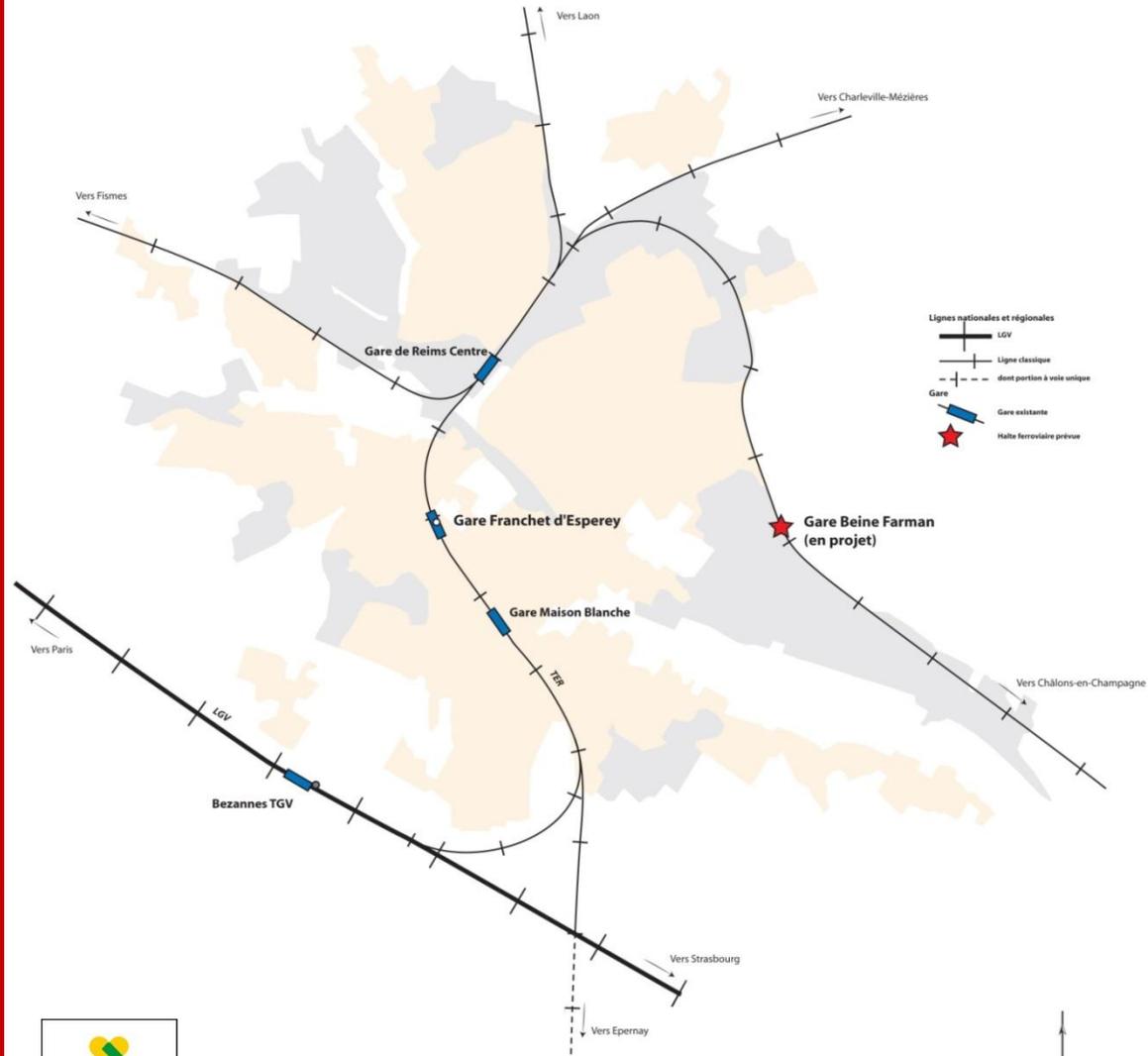
Périmètre administratif

- Limite de région

Sources : Fond : A.D.D.E.  
Donnée : S.N.C.F., 2004




# Plan de situation ferroviaire de Reims

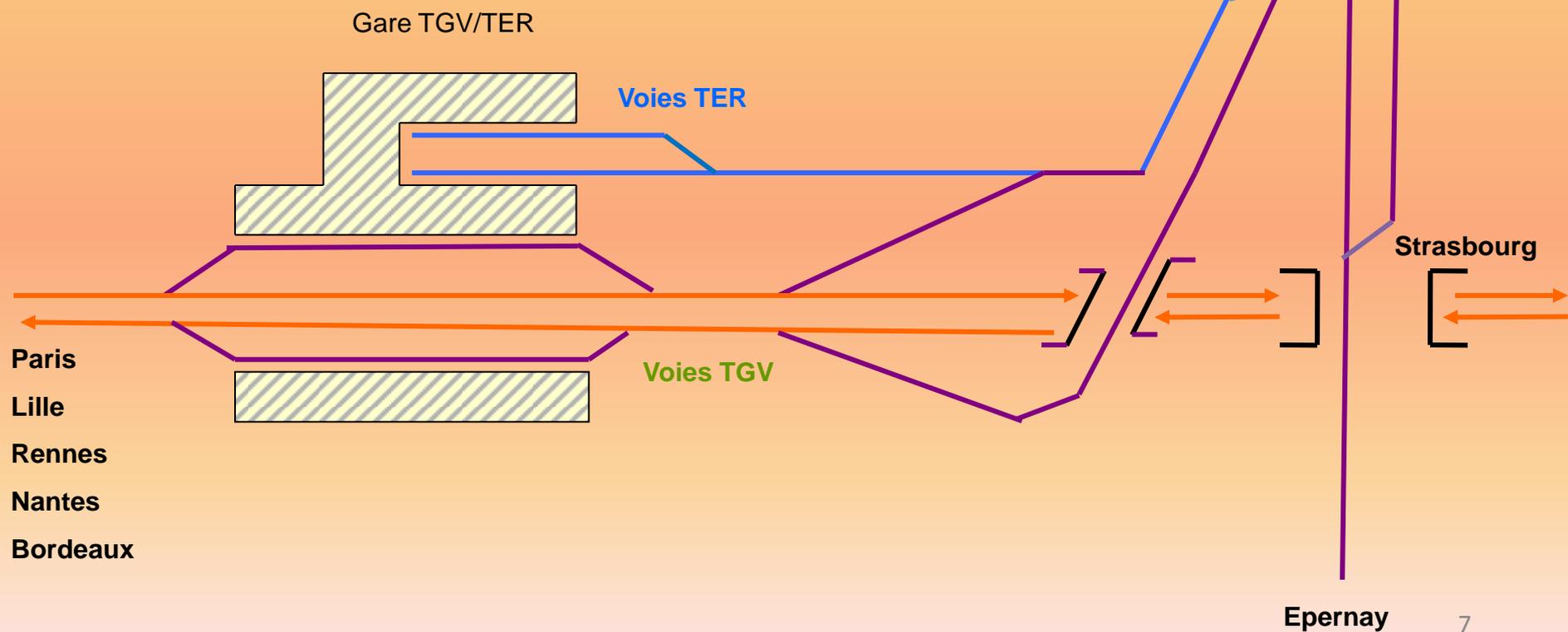


- Lignes nationales et régionales
- LGV
- Ligne classique
- dont portion à voie unique
- Gare
- Gare existante
- Halte ferroviaire prévue



Réalisation : Région Champagne-Ardenne  
Octobre 2010  
Sources : BD CARTO IGN / TUIP

# La configuration de la gare de Champagne-Ardenne TGV par rapport au réseau ferroviaire



- **La LGV** se branche sur la ligne classique à la hauteur de Vaires, à une vingtaine de kms de Paris; **elle passe à 7 km au Sud de l'agglomération rémoise, sur la commune de Bezannes.** Les Régions traversées, et d'autres collectivités locales, ont participé au financement de cette 1<sup>ère</sup> phase.
- **La gare de Champagne-Ardenne TGV** a été construite directement sur la LGV. La gare est située au Sud- Ouest de Reims, un peu avant le passage de la Ligne Nouvelle, située en tranchée, sous la ligne classique Epernay-Reims. La LGV est **reliée au réseau classique, via Reims, par construction d'un raccordement aboutissant sur la ligne Epernay-Reims.**
- **Dans le cadre du CPER 2000/2006, ont été financées, en complément du projet initial qui ne portait que sur la LGV, et sur les TGV proprement dits :**
  - **2 voies à quai supplémentaires en gare de Champagne-Ardenne TGV pour les TER ,**
  - **la mise à 2 voies du raccordement en direction de Reims,**
  - **2 voies supplémentaires (*passage, stationnement*) en gare de Reims,**
  - **l'optimisation des performances de l'infrastructure pour permettre une amélioration des conditions de circulation des trains.**

## 2 – La consistance du plan de transport de Juin 2007

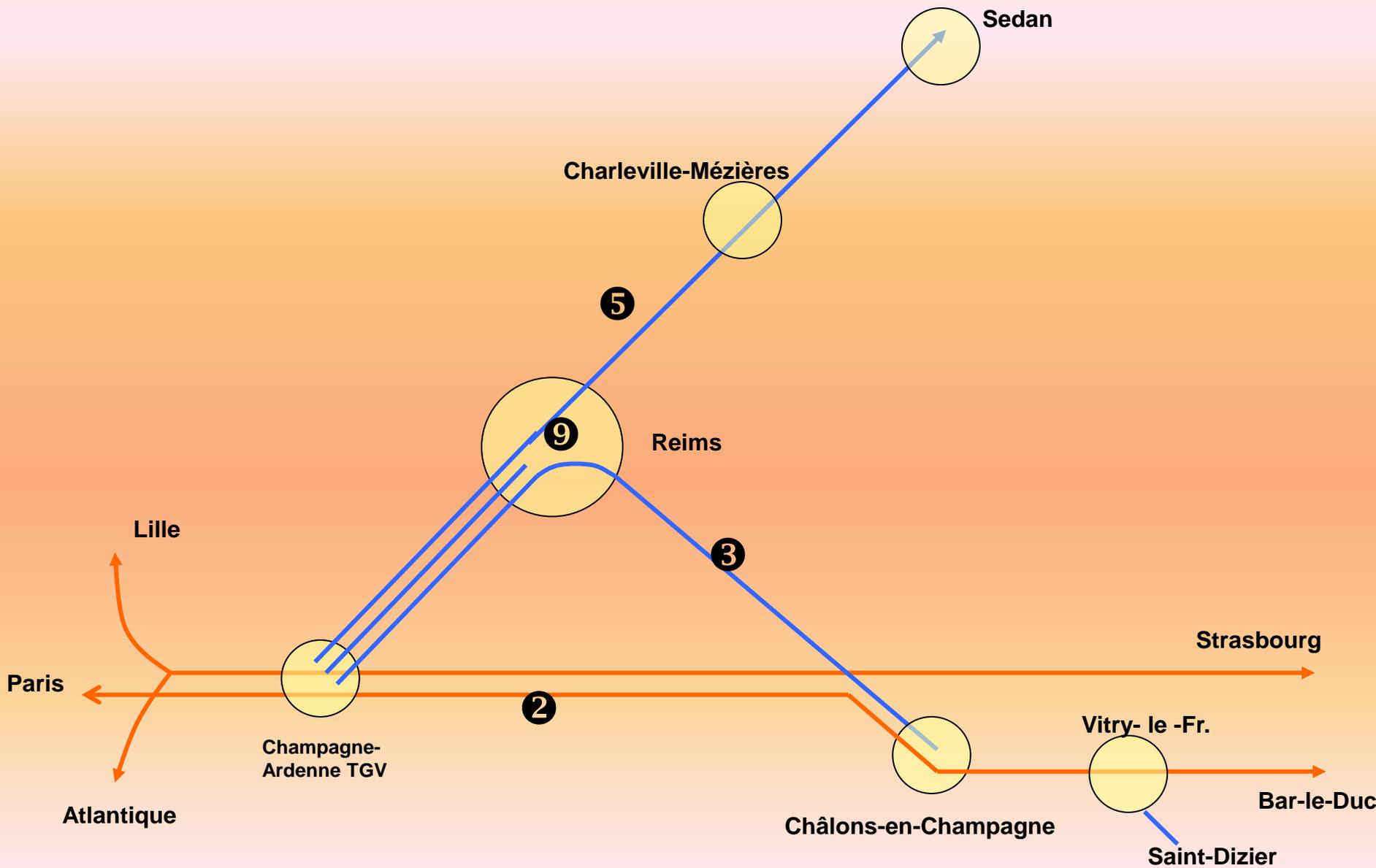
### 2-1 Les principes de construction des dessertes TGV:

- **Les TGV « radiaux »** (de ou vers Paris: 8 AR/jour) allant vers Reims, voire les Ardennes, desservent la gare centrale de Reims, sans arrêt à CA TGV.
  - **Les TGV « Province-Province »** (contournant Paris), soit :
    - 3 AR Lille-Strasbourg, desservant Roissy CDG, et la gare Lorraine (1),
    - 1 AR Rennes-Strasbourg,
    - 2 AR Nantes-Strasbourg ,
    - 3 AR Bordeaux-Strasbourg ,desservant : - Massy -TGV,  
- Marne la Vallée-TGV,  
- la gare Lorraine(1)
- desservent la gare de Champagne-Ardenne TGV, sans passer à Reims.

(1) située à mi-distance entre Nancy et Metz, et non reliée au réseau classique

- **Les autres TGV « radiaux »** : Paris-Nancy, Paris-Metz, Paris-Strasbourg, ne s'arrêtent pas en Champagne-Ardenne. Ils traversent la gare de Champagne-Ardenne TGV à pleine vitesse. *Les seuls « radiaux » à s'y arrêter, par exception à ce principe, étaient jusqu'à présent les 2 AR TGV Paris/Châlons-en-Champagne/Vitry-le-François/Bar-le-Duc. Mais depuis Décembre 2008, 1 AR TGV Paris-Metz-Luxembourg s'y arrête aussi, à titre expérimental.*
- **Chaque TGV desservant la gare de Champagne-Ardenne TGV bénéficie d'une navette TER** avec la gare « Centre » de Reims. Ces TER sont prolongés majoritairement vers les Ardennes. Certains le sont vers Châlons-en-Champagne (Vitry-le-François/Saint-Dizier).

Représentation schématique des liaisons TER en correspondance  
en gare de Champagne-Ardenne TGV  
( Les autres liaisons TER existant sur ces relations impliquent un changement à Reims)



## 3 – Les principaux constats

### En ce qui concerne les dessertes TGV

- **sur la desserte des Ardennes:** passage de 7 à 2 liaisons directes/jour (puis 3 en 2009) avec Paris: gain de temps (mais avec un accroissement des relations par correspondance TGV/TER), obligation de réserver (défaut de places en période de pointe), nécessaire modification des comportements, aspects tarifaires, ...
- **Sur la ligne classique Paris/Strasbourg [Epernay, Châlons-en-Champagne/Vitry-le-François (Saint-Dizier) / Bar le Duc],** la mise en place de la desserte cadencée « TER Vallée de la Marne » a permis, complémentirement aux 2 AR TGV créés, le maintien d'un nombre satisfaisant de relations directes pour les villes concernées. La transition a été nettement plus facile

La situation a d'ailleurs été améliorée pour Saint-Dizier (qui ne bénéficie pas de desserte TGV).

### Par ailleurs :

- que certaines de celles aboutissant à Champagne-Ardenne TGV sont encore à améliorer:
  - temps de parcours de bout en bout à réduire mais compromis à trouver avec les déplacements de la vie quotidienne .
- que les relations Champagne-Lorraine, via Epernay et Châlons, se sont très fortement détériorées. (*cf. : résultat des négociations Article 127): Or les TGV radiaux vers Nancy et Metz ne s'arrêtant pas à Champagne-Ardenne TGV...*

## 4 – Réflexions générales

### **4-1 Des délais longs pour l'élaboration des projets :**

Pour le TGV-Est plus de 20 ans entre les premières esquisses (1985), la DUP (1996) et la mise en service de la première phase (2007).

- La réflexion doit être projetée à échéance de réalisation et si possible au-delà (exercice délicat au-delà de 10-15 ans).

## 4 – Réflexions générales

### 4-2 La nécessaire imbrication des dessertes TGV avec le réseau classique (TER et Intercité)

Au-delà de l'aspect emblématique de la desserte des territoires par rames TGV, il est impératif de mener très en amont, parallèlement et en complément du dossier soumis à enquête d'utilité publique une étude globale sur la desserte ferroviaire des territoires desservis directement ou non.

- La connexion physique (ou des dispositions conservatoires) avec le réseau classique (TER et intercités) est un enjeu fort notamment si le rôle des gares (radiales ou d'interconnexion) est amenée à évoluer (cf. gare Lorraine).
- Cette prise en compte doit permettre d'intégrer au mieux cette interconnexion dans le financement et passer à la recomposition des dessertes pour ne pas « subir » l'article 127 de la Loi SRU (compensation des dessertes recomposées).

## 4 – Réflexions générales

### 4-3 Réflexion sur l'implantation des gares nouvelles

- Avec les financeurs.
- Avec les Autorités Organisatrices de Transport (Départements, mais essentiellement les agglomérations disposant d'un PTU (cf. tramway de Reims)).
- Il est nécessaire d'ouvrir au maximum le système TGV qui a tendance à être un peu étanche et de réfléchir sur la chaîne globale en transport collectif. (a cet égard les besoins de déplacement de la vie quotidienne ne sont pas toujours adaptés aux correspondances TGV).

Nota : pour le TGV-Est le dossier DUP faisait état de 70% de dépose de véhicule léger (cohérence avec les objectifs du grenelle de l'environnement), problème des parkings..., la liaison TER a permis de ramener ce pourcentage à environ 50%.

## 4 – Réflexions générales

- Les agglomérations desservies doivent mener une réflexion sur le rôle respectif des gares (gare centre et gare nouvelle) et sur son évolution dans le temps et l'impact sur le tissu urbain.
- Concertation avec les Régions limitrophes, les dessertes interrégionales sont dégradées et insuffisamment compensées (art. 127 de la Loi SRU).
- Réflexion et mise en cohérence des politiques d'accompagnement (implantations économiques, urbanisme, soutien aux territoires non desservis).
- Le financement qu'apportent les collectivités doit non seulement assurer l'équilibre financier de l'opération mais également permettre de peser auprès de l'Etat, RFF et la SNCF afin que les dessertes intercités soient pérennisées. En Champagne-Ardenne c'est le cas pour la ligne Paris et Troyes sur la base d'initiative régionale lors de la mise en service du TGV Rhin-Rhône.