

Les perdants du TGV

Expériences malheureuses des villes moyennes
et recommandations pour demain



Réflexions de J.-F. TROIN
Vice-Président de la FNAUT,
chargé du domaine TGV
D'après le rapport de J. SIVARDIÈRE
Juin 2011



Dessertes
TGV
en 2011

**ÉVOLUTION DES DESSERTES DE 10 VILLES DE + 15 000 HAB. (EST DE LA FRANCE)
DANS LEURS RELATIONS DIRECTES AVEC PARIS**

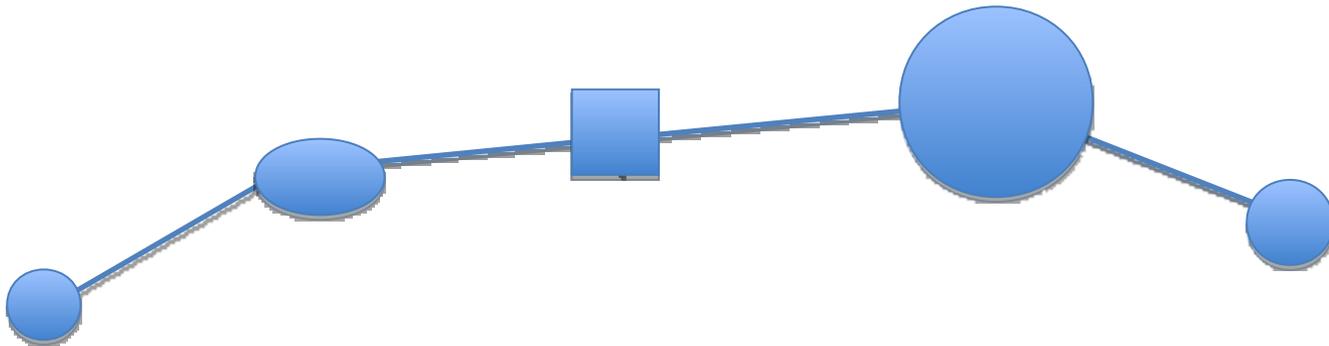
Villes (Échantillon)	Population Nb. Habitants 2009	Situation <u>1975</u> Nb de dessertes quotidiennes	Situation <u>2009</u> Nb de dessertes quotidiennes	Observations
Charleville	58 000	7 J	2-3 TGV	Pour le reste : correspondances
Bar-Le-Duc	18 000	10 J + 2 N	2 TGV + 3 autres trains	Réduction de 12 à 5
Forbach	23 000	5 J + 1 N	2 TGV	Réduction 2/3
Thionville	42 000	3 J	2 TGV	Diminution
Toul	17 000	4 J + 1 N	0 DIRECT	Disparition
Lunéville	21 000	3 J + 1 N	1 TGV	Réduction 3/4
Longwy	15 000	3 J	0 DIRECT	Disparition
Sélestat	17 500	1 N	0 DIRECT	Disparition
Chaumont	28 000	5 J + 1 N	11 NON TGV	Amélioration
Saint-Louis	20 000	3 J + 1 N	0 DIRECT	Disparition

J = relation de jour N = relation de nuit

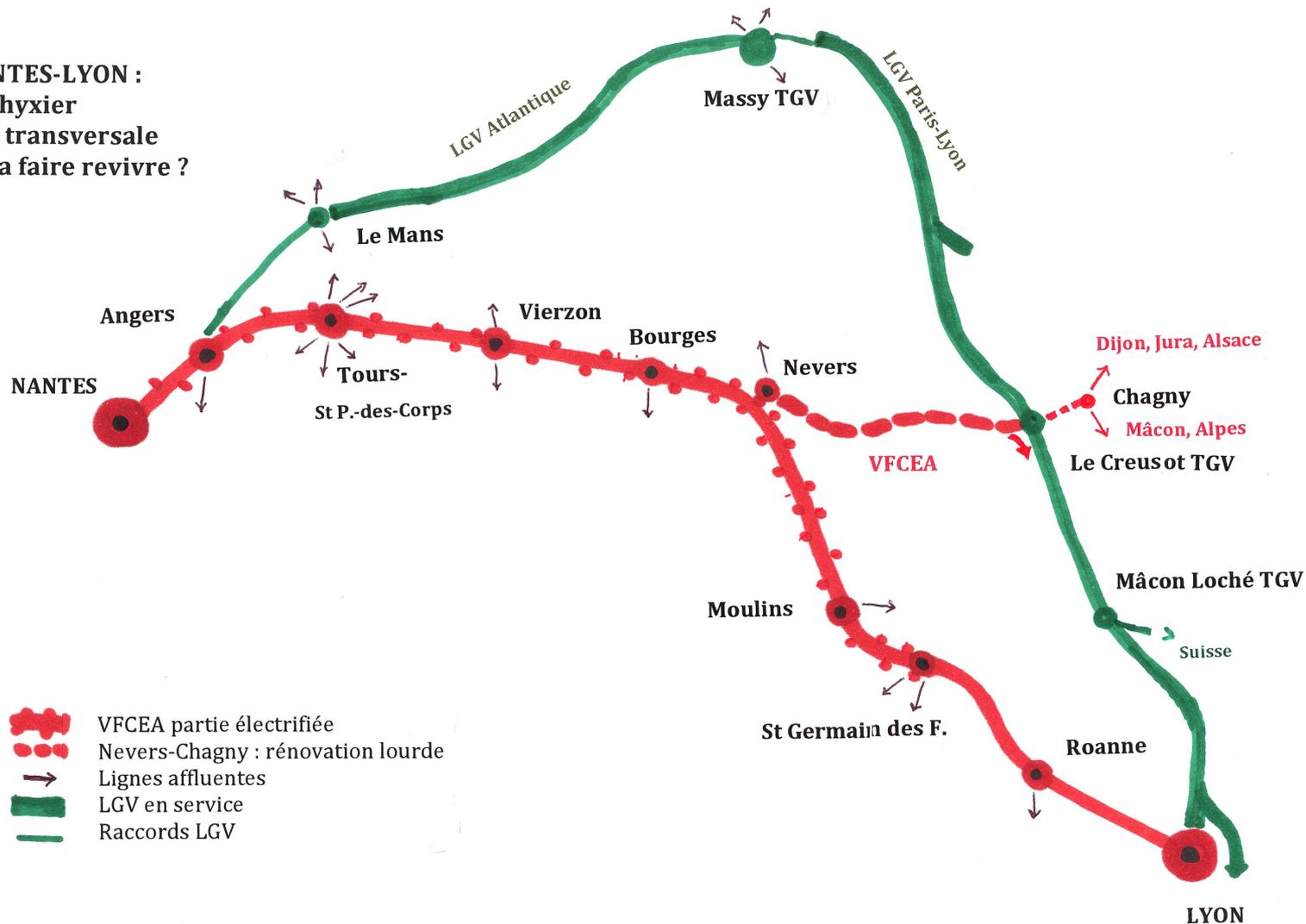
Source : FNAUT, Benoit Lejay

La fin du cabotage inter villes :

l'exemple de la transversale Nantes - Lyon



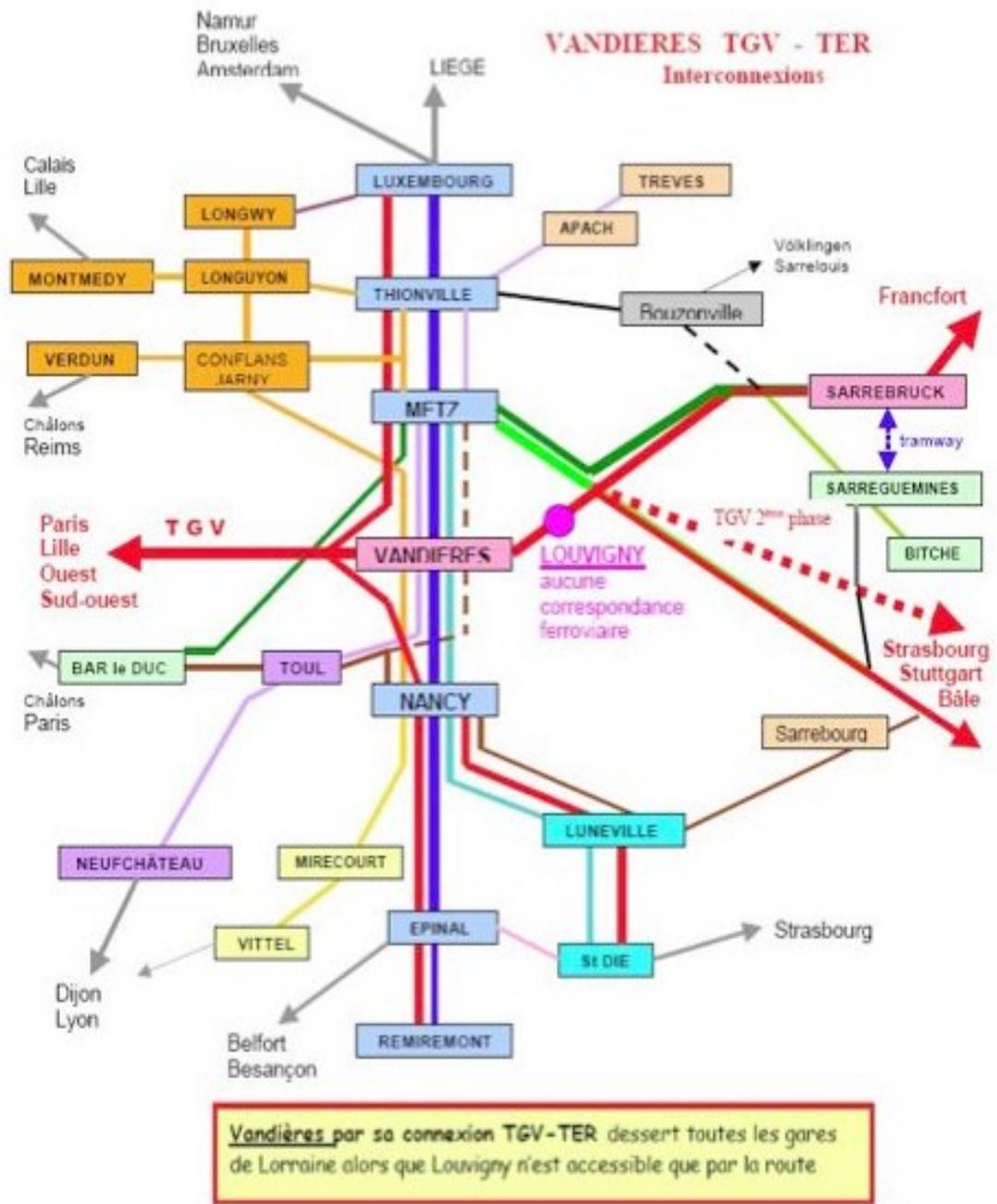
**NANTES-LYON :
Asphyxier
une transversale
ou la faire revivre ?**



Carte J.F. TROIN, FNAUT, 2011

Villes perdantes, coût du voyage amplifié, encombrement LGV

Quelques ratages de l'intermodalité :
les gares TGV « exurbanisées »



Les dessertes ferroviaires lorraines permises par la gare de Vandières.

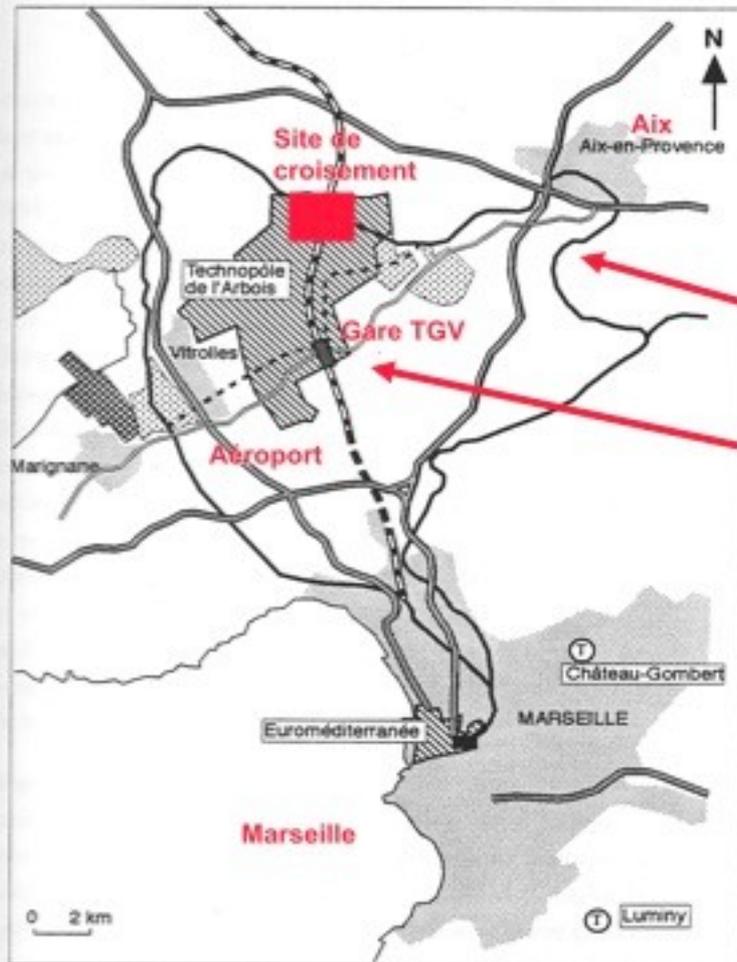
Source : FNAUT Lorraine.

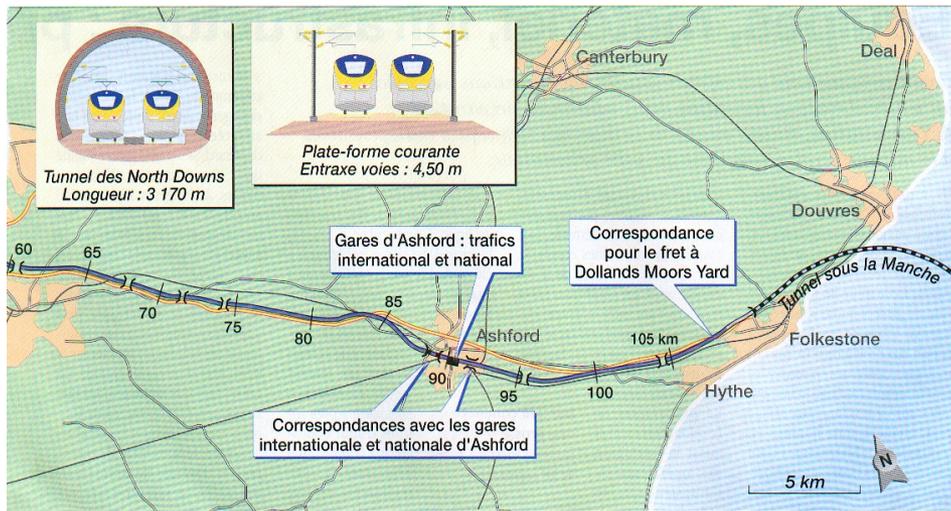
Aix-en-Provence TGV

Voie ferrée existante

Gare TGV installée
sur le futur
technopôle

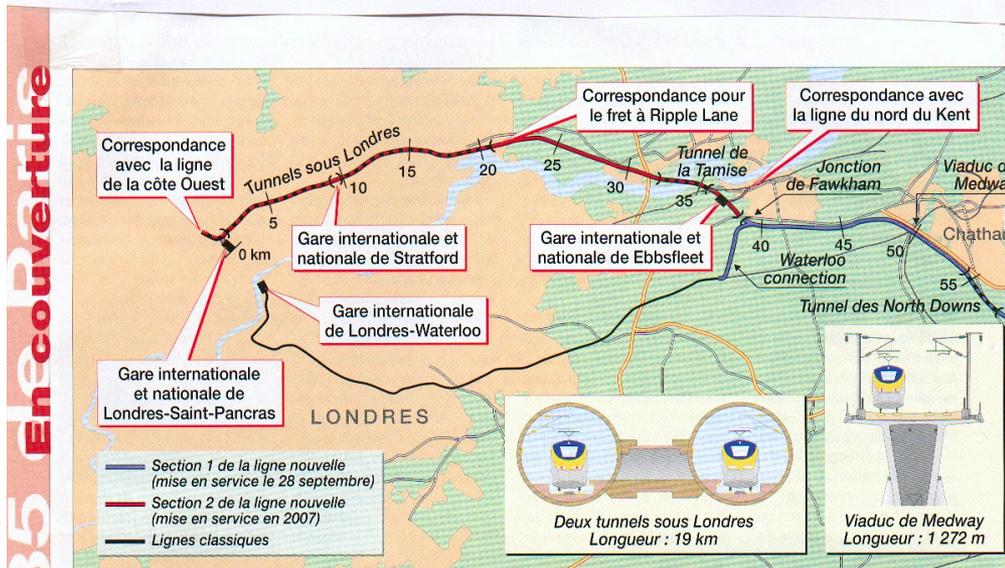
Une liaison aurait été possible entre Aix, la gare TGV et l'aéroport Marseille Provence





CTRL 1 : 74 km de ligne

13- Channel Tunnel Rail Link : la difficile voie vers Londres



CTRL 2 : 38 km de ligne

L'exemple
du Kent :
des TGV
régionaux

Des TER GV sur lignes nouvelles

Comme cela existe déjà en France dans la Région Nord Pas de Calais
ou en Angleterre dans le Kent

TER-GV du Nord Pas de Calais (depuis 2000) :

- entre Lille et Boulogne, Dunkerque, Calais et Arras
- temps de parcours divisés par deux
- conséquence : fréquentation en hausse de 200 %

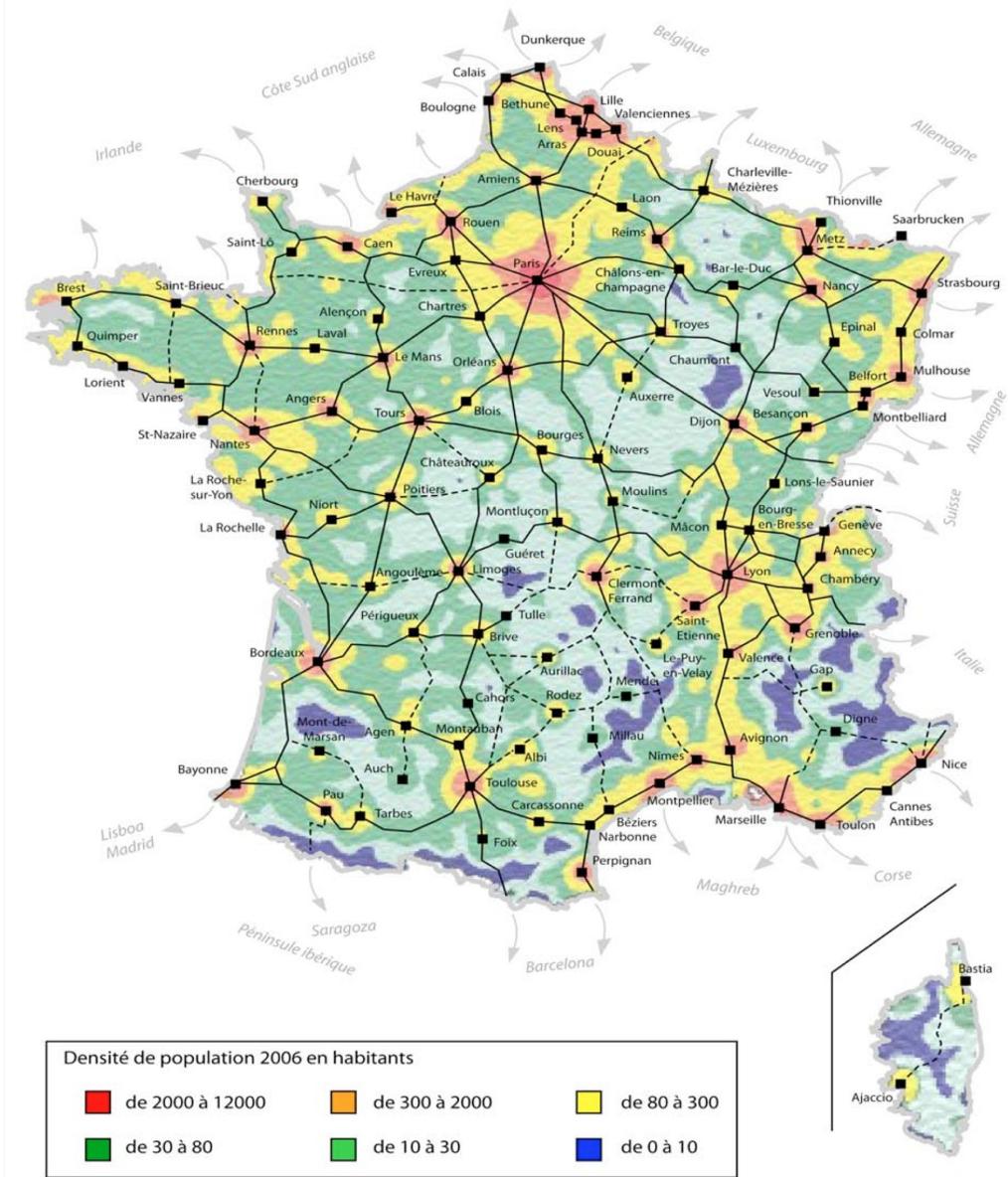


Service SouthEastern de Keolis et Go Ahead (depuis 2009) :

- entre London Saint Pancras et Folkestone, Canterbury et Margate
- 78 trains par jour assurés par des rames Hitachi Class 395 circulant à 225 km/h
- assureront les services pour les JO de Londres

Source : Groupe Varois de réflexion sur la LGV PACA

UN RÉSEAU ADAPTÉ AUX DENSITÉS DE POPULATION



Un RÉSEAU
PRIORITAIRE
d'intérêt national

Source : FNAUT.

— axes à l'exploitation a priori équilibrée (après modernisation)
- - - axes « d'aménagement du territoire »

SUR LES LIGNES DE L'OUEST

Quid de :

Évreux

Yvetot

Bernay

Bréauté

Lisieux

Fécamp

Dives Cabourg

DIEPPE

et de Trouville – Deauville ou Bayeux ?

Conclusion :

- Ne pas laisser se renforcer l'image du chemin de fer à 2 vitesses**
- Le TGV favorise les métropoles, il oublie les villes moyennes ; on leur doit compensation**
 - Pour cela : étoffer et moderniser le réseau classique pour atteindre ces villes moyennes et rendre dessertes classiques et dessertes TGV complémentaires.**