

Gares centrales ou gares nouvelles ? Éléments de réflexion

Laurent Chapelon

Professeur de Géographie et d'Aménagement de l'espace
Université Montpellier III



GESTER



I. Le développement du rail : quels enjeux ?

La question de la localisation des gares TGV est indissociable de celle des enjeux du développement du transport ferroviaire aux différents échelons territoriaux



Les enjeux internationaux



- Accélérer le développement du réseau ferré transeuropéen à grande vitesse
- Accroître la performance des liaisons entre grandes métropoles européennes
- Répondre à une nouvelle demande
 - le trafic international contribuera à la moitié de la croissance des trafics ferroviaires d'ici 2020 (en km)
- Proposer une alternative efficace au transport routier international de marchandises (capacité d'une ligne mixte ?)

Les enjeux nationaux



- Répondre aux préoccupations environnementales : faible incidence environnementale du TGV
- Modifier les termes de la concurrence modale sur les liaisons intérieures pour les voyageurs
- Améliorer la performance des relations vers Paris et Roissy ainsi qu'entre grandes agglomérations
- Résoudre les problèmes de saturation des infrastructures routières dans les grands couloirs de communication, en particulier la vallée du Rhône et l'arc Languedocien

Les enjeux nationaux



■ Rééquilibrer les investissements

- 80% des 1850 km de LGV en service sont localisées au Nord d'une ligne Saint-Malo-Lyon



Les enjeux régionaux



- Développer les services ferroviaires régionaux de voyageurs : gains d'efficacité sur le réseau existant (fréquences, vitesses)
- Promouvoir des TER à grande vitesse
- Améliorer le pré- et post-acheminement TER des trafics TGV : diffusion des gains de temps
- Promouvoir l'intermodalité
- Proposer, là où c'est possible, une alternative aux politiques de désenclavement par les seuls investissements routiers

Les enjeux locaux



- Améliorer la desserte ferroviaire du périurbain
 - Les habitants du périurbain émettent deux à trois fois plus de CO2 que les habitants du centre au cours de leurs déplacements
- Anticiper la desserte TC des gares nouvelles
 - TER, TCSP (tramway, BHNS...), bus
- Accroître le potentiel de développement économique des territoires desservis notamment des centres-villes
- Favoriser le développement urbain autour de la gare nouvelle lorsque cela est possible

II. Localisation des gares TGV : centre ou périphérie ?

Des logiques scalaires
difficilement compatibles



[Une gare centrale...]



- Optimise la desserte TGV des secteurs denses et centraux des agglomérations
- Favorise les connexions avec les transports urbains, TER et autocars : valorisation des pôles multimodaux
- Limite le nombre de ruptures de charge
- Supprime les temps de rabattement vers le centre-ville depuis les gares périphériques

- Impose des temps de desserte plus long
 - Perte de 7 à 8 minutes pour une gare nouvelle
 - Perte de 20 minutes pour une gare de centre ville
- Pénalise les liaisons à longue distance : un gain de quelques minutes peut conduire à un accroissement significatif de l'attractivité du TGV

[Une gare nouvelle...]



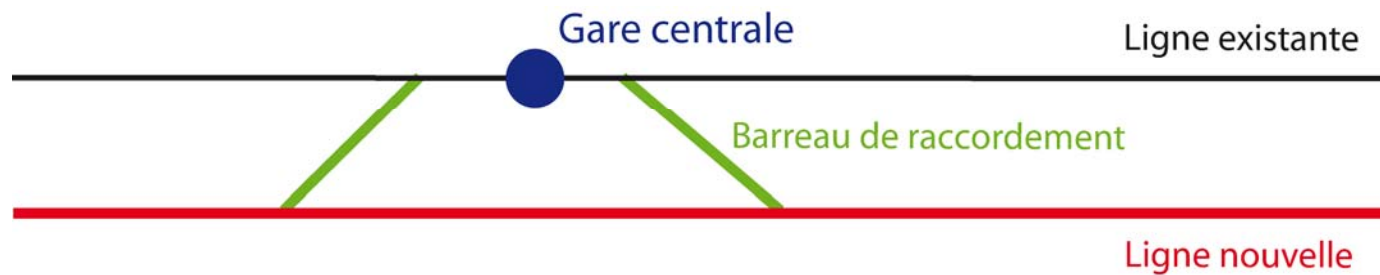
- Procure des gain de temps lors des arrêts par rapport à une gare centrale
- Améliore les temps de parcours entre les extrémités des axes nationaux et internationaux
- Accroît les fréquences de desserte potentielles des villes contournées : limite le risque de « voir passer des TGV »
- Favorise la libération de sillons sur les lignes classiques que l'on peut réaffecter aux TER
- Réduit les contraintes d'accès et de stationnement automobile au centre ville

- Accroît les ruptures de charge
- Contraint les rabattements vers les centres-villes

III. Quelles stratégies de desserte ?

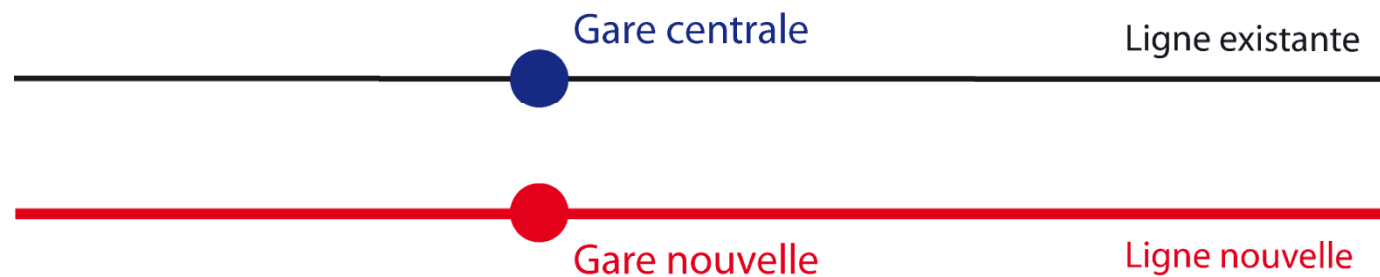


1. Maintien des dessertes en gare centrale



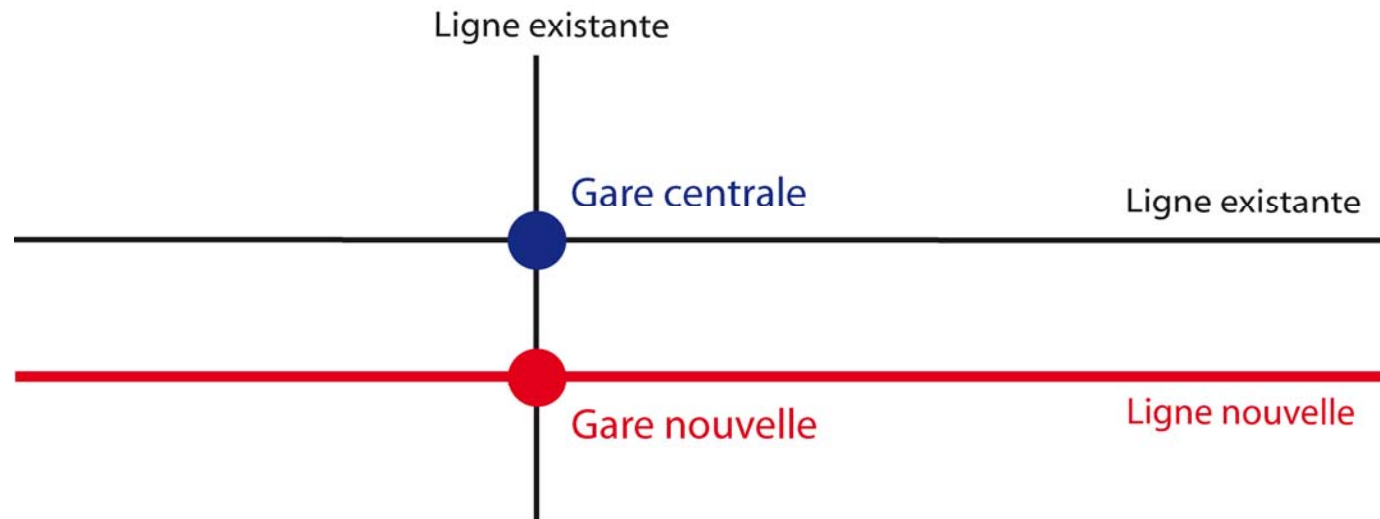
- Contraintes :
 - Avoir la garantie de disposer d'une offre TGV suffisante pour répondre aux besoins de déplacement des habitants
 - Disposer de raccordements performants entre la ligne nouvelle et le réseau existant pour réduire les pertes de temps dues à la desserte de la gare centrale
- Atout :
 - Desserte du centre-ville sans rupture de charge

2. Construction d'une gare nouvelle déconnectée de la gare centrale



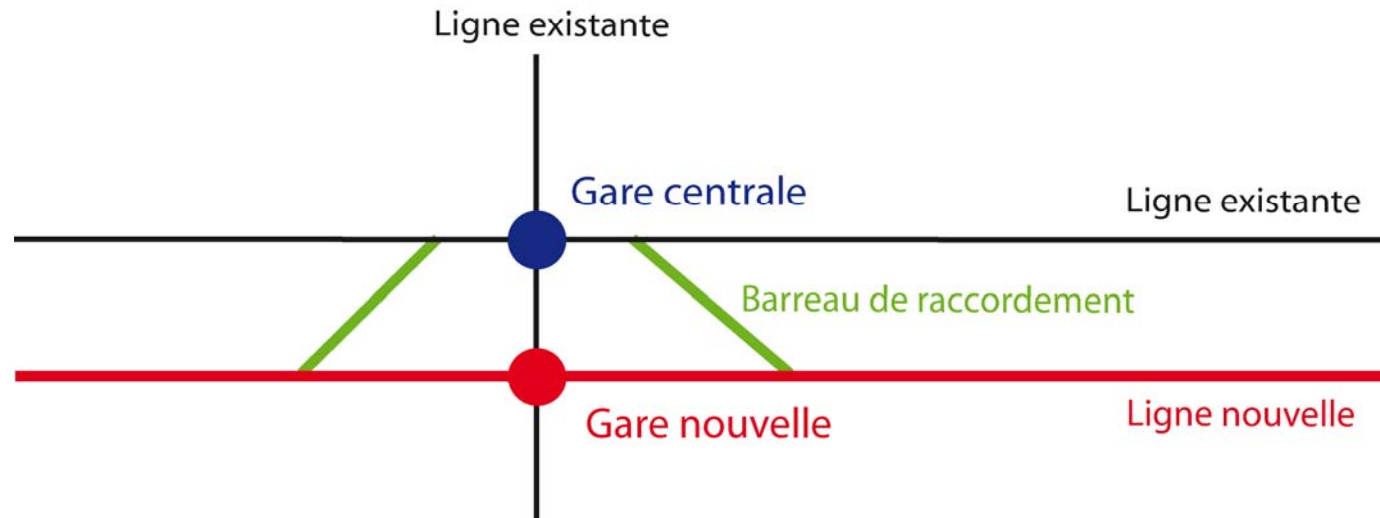
- Contraintes :
 - Absence de desserte TGV du centre-ville
 - Accès à la gare nouvelle principalement routier
- Atout :
 - Desserte plus attractive pour les services à longue distance

3. Construction d'une gare nouvelle connectée par TER à la gare centrale



- Contraintes :
 - Implantation de la gare à l'intersection de la ligne nouvelle et d'une ligne existante
 - Ajustement strict des horaires des navettes sur les départs et arrivées de TGV pour réduire l'impact de la rupture de charge
- Atout :
 - Continuité de l'offre ferroviaire depuis/vers le centre-ville

4. Dessertes mixtes gare nouvelle - gare centrale



- Contraintes :
 - Barreaux de raccordement
 - Implantation de la gare nouvelle
- Atout :
 - Adaptation des dessertes à la nature des services proposés
 - Desserte de la gare nouvelle pour les liaisons internationales
 - Desserte de la gare centrale pour les liaisons d'intérêt régional ou national

Gares centrales ou gares nouvelles ? Éléments de réflexion

Laurent Chapelon

Professeur de Géographie et d'Aménagement de l'espace
Université Montpellier III



GESTER

