Etude concernant les villes moyennes ayant perdu des dessertes ferroviaires suite à l'ouverture du TGV

L'ouverture des LGV a toujours vu la suppression ou dans le meilleur des cas, l'élagage des dessertes sur les voies classiques parallèles ce qui a mis à mal les dessertes longues distances pour certaines villes. La SNCF préférant remplir les TGV quitte à faire faire des détours avec un tarif plus élevé. Certaines de ces dessertes ont été reprises en partie par les régions avec un tronçonnement ce qui gêne les utilisateurs de bout en bout. Cette étude aura comme but de montrer que le développement du TGV n'est pas profitable pour toutes les villes et certaines ont même perdu de leur attractivité pour les entreprises.

L'étude sera découpée suivant les lignes TGV.

1) TGV Sud-Est et Méditerranée (mis en service en : 1981, 1983, 1994 et 2001)

a) Ville de Sens
Plus de desserte diurne directe vers Lyon et la Méditerranée depuis la suppression des TGV Melun - Marseille.

b) Ville de Dijon
Plus desserte diurne directe vers Chambéry et Genève.

c) Vallée du Rhône
Desserte GL remplacée par du TER plus lente et avec plus d'arrêts que les GL car le TGV ne dessert que des gares hors des centres villes.

d) Causses et Cévennes au départ de Clermont-Ferrand
Depuis la mise en service du TGV Méditerranée, la SNCF cherche à supprimer la desserte des Causses et des Cévennes, ce qui enclavera un peu plus certaines villes.

2) TGV Atlantique

a) Branche Ouest (mise en service en 1989)
Ville de Chartres :
Plus de dessertes directes vers la Bretagne.
Plus de dessertes sans arrêt entre Chartres et le Mans.

b) Branche Sud-Ouest (mise en service en 1990)

1) Paris - Bordeaux - Espagne
Ville d'Orléans (les Aubrais) et de Tours (Saint-Pierre-des-Corps) :
Orléans n'a plus de desserte directe vers Bordeaux (c'est aussi le cas pour la ville de Blois).

Ces deux villes n'ont plus de relation en train classique avec Bordeaux (y compris les villes intermédiaires : Poitiers et Angoulême).

2) Paris - Limoges - Toulouse (axe POLT)
Depuis la réforme horaire de l'hiver 2000, la SNCF privilégie le TGV vers Toulouse au départ de Paris aux dépens de villes intermédiaires (Châteauroux, Limoges, Brive et Cahors) qui voient uniquement leurs dessertes centrées sur Paris.

3) TGV Nord et prolongements internationaux (mises en service en 1993 et 1997)

a) Axe Paris - Lille
Ville de Creil. Cette dernière a perdu les trains directs vers les villes du Nord (Arras, Douai et Lille).

b) Axe Paris - St-Quentin - Bruxelles et au-delà
Ces villes (Compiègne et St-Quentin) ont perdu les trains vers Bruxelles et Amsterdam. Ils doivent désormais passer par Paris pour rallier ces villes.

4) TGV Est et Rhin-Rhône

a) Paris - Strasbourg (2007)
1) Villes de la vallée de la Marne (Epernay, Châlons-en Champagne)
Ces villes n'ont plus de relations directes vers Nancy sans changement. Aller à Strasbourg ou à Metz requiert désormais deux changements.
2) Villes du bassin Meusien (Bar-le-Duc, Commercy, Toul)
Ces villes n'ont plus de relations directes correctes avec Paris.
3) Villes de Lunéville, Sarrebourg, Saverne
Ces villes n'auront plus de relations directes avec Paris lors de la seconde phase du TGV-Est

b) Paris - Mulhouse - Suisse (2007 puis 2011)
Villes situées le long de la ligne 4 (Troyes, Chaumont, Langres, Vesoul).
Troyes est en train de devenir un terminus de banlieue de Paris, tandis que les villes de Chaumont et Langres seront des culs-de-sac ferroviaires. La Ville de Vesoul risque de perdre toute relation vers l'ouest.
Les trains Paris-Bâle ont été supprimés en 2007 tandis que la desserte de Zurich a été supprimée en 1997.

5) TGV Transversaux

a) Lyon - Nantes (1991)
Villes de Roanne, Moulins.

b) Lyon - Bordeaux (2003)
Villes de Roanne, Montluçon.

c) Lille - Strasbourg (2007)
Ville de Charleville-Mézières.

d) Lyon - Strasbourg (2011)
Ville de Lons-le-Saunier qui perdra toute relation directe avec Strasbourg.

e) Nantes - Bordeaux (201?)
Villes de Rochefort, La Rochelle.

La plupart de ces villes ont perdu en termes d'attractivité pour les entreprises ou se sont transformées en banlieues de grandes aires urbaines. La seule chose que ces villes aient gagné c'est l'amélioration de leurs dessertes routières. Il n'est pas évident que les régions puissent payer pour ce genre de dessertes au vu que leurs ressources sont limitées et qu'avec la rigueur budgétaire en cours l'Etat ne pourra pas forcément financer de nouveaux services.