

# Le problème de l'optimisation simultanée de la vitesse et de la desserte

## Le choix de la localisation des gares TGV

Valérie FACCHINETTI-MANNONE<sup>1</sup>, Jean-Jacques BAVOUX<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup> Université de Bourgogne - Laboratoire Théma - UMR 6049 - 2, bd Gabriel - 21000 Dijon

<sup>1</sup> [valerie.mannone@u-bourgogne.fr](mailto:valerie.mannone@u-bourgogne.fr)

<sup>2</sup> [jean-jacques.bavoux@u-bourgogne.fr](mailto:jean-jacques.bavoux@u-bourgogne.fr)

**Mots clés :** gare TGV, vitesse, desserte, accessibilité.

Comme tout système de transport, le réseau ferroviaire de lignes à grande vitesse est soumis à la double quête d'optimisation en matière de desserte et de vitesse. Certes ces deux objectifs peuvent se soutenir l'un l'autre ; davantage de vitesse permet, toutes choses étant égales par ailleurs, de mieux couvrir un territoire donné ; à l'inverse une meilleure desserte dope les performances de l'équipement, notamment en matière de rapidité, et réduit les durées globales des déplacements en améliorant les séquences de pré- et post-acheminement.

En même temps, chacune des deux optimisations peut s'exercer aux dépens de l'autre selon un principe implacable : dans l'absolu, la desserte a besoin du maximum d'arrêts, tandis que la vitesse, pour sa part, nécessite d'en avoir le moins possible. La localisation des gares est donc au cœur de ce dilemme, d'autant plus délicat que les enjeux conditionnant leur propre positionnement sont évidemment multiples (économiques, sociaux, spatiaux, environnementaux) et doivent intégrer une troisième optimisation, tout à fait déterminante puisqu'elle concerne les potentialités de valorisation de

l'équipement. Les choix de l'armature de gares mettent donc en jeu des processus multiscalaires (fig. 1).

L'optimisation de la vitesse concerne prioritairement l'échelon national avec les relations entre les grandes agglomérations en têtes de lignes. L'optimisation de la desserte se joue essentiellement à l'échelon régional avec, d'une part, le choix du nombre et de la distribution des gares intermédiaires et, d'autre part, les dotations en arrêts et en liaisons ainsi que l'intégration des nouvelles stations dans le réseau classique. L'optimisation des potentialités de valorisation dépend des conditions locales, de la situation par rapport à l'aire urbaine et des politiques d'aménagement *in situ*, en particulier de la connexion avec les réseaux de transports urbains et périurbains. Les solutions possibles sont donc multiples et ne se résolvent pas à une simple dichotomie entre gare centrale et gare périphérique, même si ce choix est déjà déterminant. La variété des configurations que l'on rencontre au sein du réseau de LGV prouve combien les dosages entre les diverses optimisations recherchées, parfois contradictoires, sont subtils et évolutifs.

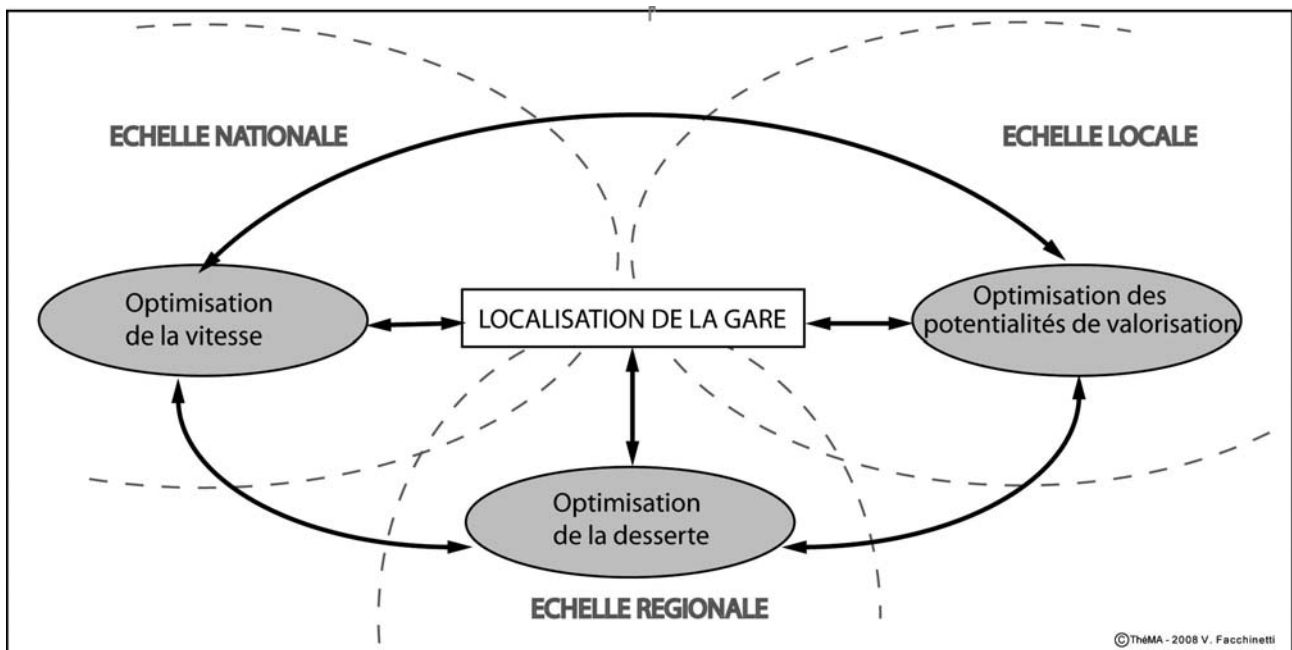


Figure 1 : localisation optimale des gares et articulation multiscalaire.