

Position du Bureau de l'Union Départementale CFDT Drôme-Ardèche

Une gare à Allan: quels objectifs, quels coûts ? Et qui va payer la note ?

Pour promouvoir une meilleure desserte du sud Drôme et Ardèche et contrer le projet de création d'une gare TGV à Allan, un collectif « Non à la gare d'Allan » s'est créé à l'initiative de l'UL CFDT Montélimar Le Teil et de la Ligue contre la violence routière Drôme. Les Verts Drôme et Ardèche, la FRAPNA (Fédération Rhône Alpes de protection de la nature), la section de Montélimar du PCF et l'ADIDE (Association de Dieulefit pour l'information et la Défense de l'Environnement) les ont rejoints.

Le Collectif est soutenu par la FNAUT (Fédération Nationale des associations des Usagers du transport) et FNE (France Nature Environnement) qui ont siégé au Grenelle de l'environnement.

Le projet :

Construction d'une nouvelle gare, sur la LGV Paris-Méditerranée théoriquement 4 Allers/Retours, Paris- le Sud sont prévus avec un arrêt à Allan, ce qui semble impossible d'après les dernières études., Coût annoncé :150 millions € (01/09 La tribune) sans compter les aménagements routiers, à la charge du Conseil Régional et des départements Drôme et Ardèche. L'accessibilité des personnes à mobilité réduite par un passage sous ou sur les voies n'a pas été chiffrée.

Que disent les spécialistes ?

* Les gares non connectées au réseau ferré :

« S'agissant des gares futures, il ne faut plus réaliser de stations sans connexion avec le réseau classique, mais privilégier les passages en gares centrales, intégrer fortement réseau TER et lignes TGV (JF Troin, Les gares nouvelles du TGV exurbanisées, Délégation Interministérielle de l'Aménagement et à la Compétitivité des territoires [DIACT]).(04/2008)

« Affirmer que la gare passe d'un concept ferroviaire à une Grande Gare Multimodale, coeur d'un quartier au centre de la ville » Rapport Sénatrice Keller 03/2009 :

Allan c'est tout sauf ça

* Emploi, économie :

les partisans de ce projet annoncent la création d'une zone industrielle, mais la réalité est différente : il n'y a qu'à se référer à Rovaltain : pas ou peu d'emplois créés, déplacements d'emplois du centre de Valence, avec des problèmes d'accessibilité pour les salariés (rupture de charge selon la provenance, pas de commerces à proximité, pas de restauration...) alors que la gare de Valence TGV est bien desservie tant par les TGV que par les trains et cars du TER (Transport Express Régional). N'oublions pas qu'Allan c'est 4 A/R par jour.

JF Troin, cité plus haut, donne de nombreux exemples de ces gares de périphérie déconnectées du réseau TER sur lesquelles les élus fondaient de grands espoirs de développement d'activités : le bilan est sévère : Vendôme, Plaine picarde, Louvigny qui sont des déserts et des échecs. **Allan est dans ce même contexte.**

De plus, les commerces situés à proximité de la gare (hôtels, restaurants, commerces ex : le buffet de la gare de Valence ville, loueurs de voitures, .), subiront une perte de leur chiffre d'affaires. Combien d'emplois seront supprimés, en ville, à la gare SNCF ?

* Environnement : 37 hectares de terres agricoles seront nécessaires au projet ; si une zone industrielle est créée ce seront 70 hectares de terres agricoles qui seront mobilisés. L'accès à la gare d'Allan est uniquement routier : ce seront plus de 1000 véhicules supplémentaires par jour qui emprunteront la route d'accès !. Grenelle ? Vous avez dit Grenelle ?

* Dessertes de la gare : A partir de 2012 : difficilement envisageable en heures de pointe ; à l'horizon de 2020 : Vraie difficulté sur la priorité entre plus de trains et le nombre d'arrêts au sud de Lyon sera globalement contraint (RFF 07/2009). Il est exclu d'après l'étude de faisabilité ci-dessus citée de faire plus d'un arrêt entre Lyon et Avignon, si bien que l'étude conclut « Variante envisagée : amélioration de la desserte TGV de Montélimar par la ligne classique !!!

* Fréquentation : la SNCF annonce 400 000 voyageurs par an (report des clients de Montélimar vers Allan et augmentation du nombre de voyageurs depuis plusieurs années) ; les élus locaux annoncent 500 000 clients. Il convient de revoir à la baisse ces données puisque la réouverture de la rive droite du Rhône aux trains de voyageurs entre Avignon centre et bientôt Avignon TGV (grâce à la construction d'une connexion entre ces deux gares) et Valence TGV permettra aux Ardéchois de gagner directement la gare de Valence TGV ou celle d'Avignon TGV.

* Accès routier : la Drôme est l'un des départements les moins bien placés en ce qui concerne la sécurité routière, le nombre des morts est passé de 46 en 2007 à 61 en 2008. Les résultats de 2009 s'annoncent encore plus mauvais. Comment la petite route départementale d'Allan pourra-t-elle absorber une augmentation de trafic aussi considérable ? Qu'en est-il des croisements particulièrement dangereux : celui par exemple, en sortant de cette route vers Malataverne où il faut couper la RN 7 qui est à 2 fois 2 voies et à quelques centaines de mètres de la sortie de l'autoroute A 7. Sans parler du parcours vers Châteauneuf du Rhône et d'un carrefour dangereux ; la route de Châteauneuf du Rhône vers l'Ardèche est aussi peu apte à recevoir ce trafic.

* coût : 750 € à 1500 par foyer fiscal pour les ardéchois et les drômois c'est un peu cher pour 2 TGV AR créés, sans préjuger des coûts de fonctionnement de la gare et de l'entretien des accès routiers futurs.

Mobiliser 150 M € de fonds publics, Perdre 70 ha de terres agricoles, Perdre les avantages de la multi-modalité d'Avignon, Perdre les liaisons avec les trains TER comme c'est le cas aujourd'hui, N'offrir que des trajets en période creuse pour gagner 20mn sur le trajet Allan - Paris ? Ce n'est pas sérieux ! D'autant plus que la SNCF n'est pas décidée à investir dans ce projet : ses responsables ont dû juger que celui n'était pas viable.

Nous demandons :

- Une augmentation de la desserte de Montélimar avec des TER cadencés
- La création de 2 TGV supplémentaires A/R à Montélimar
- L'aménagement de places de parking réservées aux voyageurs près de la gare
- Des liaisons directes TER entre Montélimar-Montpellier et Montélimar-les Alpes
- Un accès facilité aux gares TGV d'Avignon et de Valence
- La réouverture de la ligne Le Teil- Vogüé

150 millions € économisés, c'est plus d'argent pour du matériel neuf, plus de rames TER, le financement des facilités d'accès aux demandeurs d'emploi, aux étudiants, aux familles.

Non aux gares TGV en rase campagne, OUI à celles reliées au réseau ferré du Transport Express Régional. **Non aux gares TGV en rase campagne, OUI à celles reliées au réseau ferré du Transport Express Régional !**

Valence, février 2010