



Union Professionnelle Régionale
Syndicat CFDT des Cheminots
Drome/Ardèche – Loire - Rhône
170, Cours Charlemagne 69002 Lyon

Tél. FT : 09 50 00 76 94 ou 04 78 37 49 04 – Tél SNCF : 54 39 16 ou 54 2027
Fax FT: 04 72 41 81 07 – Fax SNCF : 54 39 12 – Mail : cfdt.chlyon@gmail.com

Analyse technique (non exhaustive) du projet de la Gare d'Allan

Introduction :

Nous souhaitons donner notre analyse d'une manière technique, vu par des cheminots de terrain. Pour la CFDT depuis de nombreuses années nous sommes hostiles à ce projet d'Allan qui n'a aucun sens. Nous l'avions déjà dit il y a de très nombreuses années.

Que dire du terme Gare d'Allan, le terme « **station** » nous paraît plus adapter que celui de Gare puisque l'on ne fait qu'y passer, et que nous pensons bien qu'il n'y aura pas de service aux utilisateurs, le coût en personnel rendant encore plus fragile le projet.

Nous préconisons même « Halte » donc notre analyse se résume à :

HALTE à la Halte D'Allan

Contexte :

La LGV Paris-Lyon est la plus chargée des LGV et constitue la colonne vertébrale du réseau à grande vitesse sur le sud de la France.

Les projets de cadencement de 2012 augmenteront de fait le nombre de trains.
Prévision pour 2020 : 10 sillons par heure de pointes et par sens.

La mise en service d'Allan serait vers 2015 soit 5 ans avant nos prévisions hautes.

Ne pas oublier que Allan est au nord de la bifurcation sud-est et Languedoc, c'est-à-dire ce tronçon de ligne supporte l'intégralité du trafic, via la vallée du Rhône.

Ne pas oublier le projet de « virgule d'Avignon » qui est en cours de faisabilité.

Politique des transports de voyageurs sur ligne TGV

Quels sont les objectifs ?

Veut-on des arrêts supplémentaires ?

Veut-on allonger le temps de parcours ?

Impact d'un arrêt :

Un arrêt a un impact de 7 à 10 minutes sur le temps de parcours

De 3h03 Paris Marseille à 3h17 avec cet arrêt !

Sur une desserte avec un sillon de 7 min il faut pour créer un arrêt supplémentaire pouvoir descendre à un block de 3 mn 30s !

Sur le papier c'est jouable, mais un petit grain de sable peu engendré une cascade de retard.

Il est formellement annoncé que la desserte de la halte d'Allan ne pourra pas se faire en période de pointe.

Donc la desserte de cette halte sera uniquement possible en heures creuses milieu de journée).

L'objectif d'un développement économique grâce à l'arrêt de TGV dans ce bassin risque d'être mis à mal, car au final nous aurons de fait une halte qui privilegiera uniquement le tourisme local, coté Lubéron et Ardèche du Sud.

Dans les documents remis par RFF il est dit clairement que de grosses difficultés seraient prévues pour desservir Allan en plus d'une autre gare du Sud.

Fonctionnalité et infrastructure de la Halte. (4 projets)

Poste à changement de voie avec évitement (existant)

1) solution moins coûteuse : un quai latéral

Point négatif : ralentissement des TGV bien en amont 2 cantons à 90 km/h

Cisaillement de V2 par train venant de V1 ! Absurde

Perte de capacité

2) solution à 2 quais latéraux, entrée à 90 km/h

3) solution 2 à entrées à 170 km/h

La solution la plus coûteuse, mais c'est la seule préconisée pour sa capacité.

4) solution avec liaison TER ou tram (on peut rêver)

a. Analyse autre et questionnement :

Pourquoi créer des arrêts avec des ruptures de charges, de correspondances, problème pour les PMR (personne à mobilité réduite) ?

Pour conclure :

Nous sommes opposés à ce projet et nous sommes favorable à l'ouverture d'un réel débat public sur le coût financier, écologique..... avec une vision objective.

Nous laisserons nos amis de l'UL CFDT de Montélimar ainsi que leurs partenaires continuer l'action, et nous apporterons notre soutien technique sans faille.

Pour le syndicat
Le secrétaire Régional Adjoint.
Patrick SAPET

Témoignages et avis de cheminots :

AVIS TECHNIQUE DE CHEMINOTS SUR LE PROJET DE LA GARE D'ALLAN

*Ce projet peut faire penser à la création de ce que l'on appelle dans notre jargon un Point d'Arrêt Peu Utilisé (PAPU), une sorte **d'abris bus** en bord de voie ferrée. Que l'on peut, peut-être encore trouver sur des lignes à faible fréquentation au fin-fond de l'Auvergne. Cela paraît antinomique sur une ligne ultra moderne telle que la LGV.*

A moins d'y mettre des moyens considérables pour en faire un véritable centre d'échange, cette idée de « gare d'Allan » ne peut paraître autrement que farfelue !

Point de vue d'un agent d'Escale :

Une gare se doit d'être inter-modale, on ne peut raisonnablement pas laisser des voyageurs en pleine campagne et leur proposer le « stop » ou la marche à pied pour rejoindre leur commune.

Une véritable infrastructure devra offrir, au minimum, un éventail de cars et des parkings surveillés pour les stationnements longues durées.

Pour 4 arrêts de chaque sens dans des horaires peu demandés et un choix limité sur les destinations du sud : Marseille ou Montpellier ? (Marseille < - > Montpellier = 1h30 à 2h de trajet).

Une telle gare ne sera sûrement pas dotée d'un personnel d'accueil, et les clients , déjà « exilés », devront en plus se débrouiller avec des écrans d'information et des distributeurs automatiques.

Le voyage est perturbant pour ceux qui n'y sont pas habitués, ce qui est le cas pour de nombreuses personnes en zone rurale, et ce sentiment d'abandon ne peut laisser ni une bonne impression, ni une bonne image de l'entreprise de transport.

Pour qui ? La clientèle de la Drôme Provençale gagneraient 10 kms par rapport à Montélimar, les autres ne gagneraient rien ou seraient même perdants, pour le sud Ardèche l'axe le plus pratique pour rejoindre la Vallée du Rhône reste Aubenas – Montélimar.

La gare de Montélimar paraît avoir tout le potentiel pour répondre aux besoins des voyageurs du sud de la Drôme et de l'Ardèche.

Point de vue d'un agent de l'Infra :

Compte tenu du nombre de sillons déjà utilisés sur la LGV :

- les arrêts d'Allan devront avoir lieu en dehors des heures de pointes.*
- Un TGV s'arrêtant à Allan ne pourra desservir simultanément Valence TGV ou Avignon TGV au risque, d'une part, d'augmenter les temps de parcours qui font la force du TGV et, d'autre part, de faire perdre de la capacité (sillons).*

Les installations ferroviaires permettant à la fois une desserte rapide et le passage de TGV pendant l'arrêt voyageur comprennent à minima :

- la création d'une deuxième voie d'évitement, côté voie 1.*
- la création de deux quais*
- l'électrification de la nouvelle voie d'évitement*
- la pose de deux aiguilles franchissable à 170 km/h*
- l'adaptation de la voie 3 existante pour un passage 170 km/h*
- l'installation de la signalisation adéquate*
- les modifications informatiques et électriques du poste local*

- la mise en télécommande des nouvelles fonctions au poste de Marseille
- l'installation des contrôles de suivi, fonctionnement et dysfonctionnement au poste de Marseille

Une modification de la charge de travail du personnel SNCF, qui pourrait ne pas justifier de création d'emploi.

En particulier, pour le personnel assurant la sécurité des circulations, la maintenance et les relèves de dérangement des installations. Personnel qui travail dans le cadre d'une réglementation stricte et à en charge la sécurité et la régularité des circulations, et pour qui toute augmentation de la charge de travail n'est pas sans conséquence et ne peut être décidée « à la légère ».

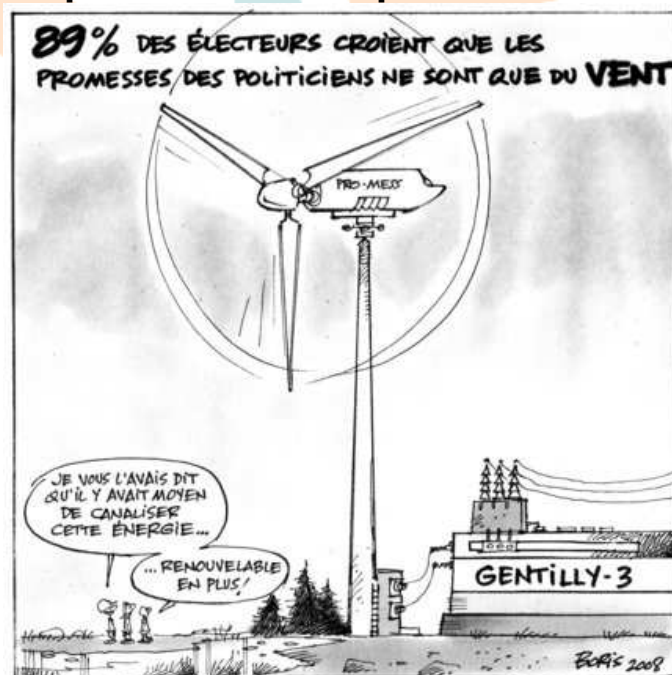
L'environnement et les paysages de la Drôme sont des atouts majeurs pour ce département, autant pour son tourisme que pour son agriculture, alors pourquoi gâcher ce patrimoine par la construction d'infrastructures superflues ?

Une dépense annoncée de 150 millions d'euros, qui ne prend certainement pas en compte tous les frais co-latéraux, et qui pourrait être injectée dans l'amélioration de l'existant.

Un point d'arrêt TGV à Allan pourquoi faire ? Et surtout pour qui ? Pour faire gagner 10 kms de voitures aux résidents secondaires de la Drôme provençale ? Ou bien pour satisfaire des ambitions politiques ?

Alors disons HALTE à la halte d'Allan !!

Quelques illustrations pour vos tracts



EN ATTENDANT VOTRE TRAIN, VOULEZ-VOUS QUE JE VOUS LISE LA LETTRE DE GUY MÔQUET ?

