



FRAPNA

LES GARES NOUVELLES sur les Lignes à Grande Vitesse (d'après l'analyse de la FNAUT)

2009

Le raccordement systématique des lignes à grande vitesse (LGV) au réseau ferroviaire classique, souvent associé à des opérations d'électrification de lignes classiques, a permis de prolonger "l'effet TGV" bien au-delà des infrastructures dédiées à la grande vitesse : cette interpénétration des deux réseaux demeure, avec l'interconnexion des LGV en région parisienne, un atout majeur du TGV. Il convient cependant de s'interroger sur le bien-fondé des 16 gares nouvelles implantées le long des LGV existantes, souvent très loin des gares anciennes. Cette réflexion est d'autant plus intéressante à mener qu'un projet de gare de TGV à Allan au nord de Montélimar est toujours d'actualité.

Un bilan peu favorable

L'absence de desserte TER d'une gare TGV en campagne implique la construction de nombreux ouvrages d'accès routiers et de vastes parkings, avec de graves impacts environnementaux : disparition de terres agricoles, imperméabilisation des sols, pollutions diverses, gaspillages d'énergie. Aux heures de pointe, voitures et navettes sont pris dans les bouchons, les temps d'accès s'allongent et deviennent incertains. Le stationnement sauvage envahit les abords des gares. Les navettes reliant les villes et les gares TGV sont souvent modestement remplies et doivent être subventionnées. Autre conséquence : les gares en centre ville sont affaiblies par la concurrence des gares TGV, ainsi que les commerces et services de quartier qui les environnent. En privilégiant la vitesse, on perd du territoire. L'expérience montre qu'une gare TGV ne peut être valorisée que par la desserte d'un périmètre à forte densité de population et d'entreprises, grâce à un réseau de transports collectifs régionaux et locaux. En pratique, cette condition n'est vraiment satisfaite que dans les régions Ile de France et Nord-Pas de Calais. Elle l'est à peu près à Valence et à plus petite échelle à Reims.

Les gares exurbanisées impliquent une forte rupture de charge et ne bénéficient parfois que d'un nombre très limité de dessertes TGV. Ici encore l'expérience montre qu'elles ne peuvent seules faire naître du développement dans leur voisinage, et encore moins devenir des points d'articulation des territoires concernés. Une bonne gestion du territoire implique que les implantations de gares TGV n'obéissent pas seulement aux souhaits des élus et responsables économiques locaux, mais s'inscrivent dans une réflexion sur l'aménagement régional et national.

Des leçons à tirer

Il faut renforcer la desserte des gares TGV existantes par les trains TER et Corail et les services urbains et départementaux. Et améliorer l'accès aux gares TGV depuis les terminus de ces services.

Il ne faut plus construire de gares non connectées au réseau classique, en évitant les décalages de quelques km entre gare et croisement avec une ligne TER.

Il faut privilégier le passage du TGV par les gares centrales par des antennes de raccordement ou des dérivations.

Il faut intégrer fortement les réseaux TGV et TER afin que les gares desservies par le TGV irriguent les territoires régionaux et n'en soient pas seulement des portes d'entrée. Une telle intégration favoriserait la mise en place de services TER à grande vitesse (TERGV).

Une gare nouvelle à Montélimar ?

Les départements de la Drôme et de l'Ardèche ont ressorti des cartons le projet d'une gare nouvelle sur la LGV Méditerranée à **Allan**, village situé à 7 km au sud-est de Montélimar.

Les responsables politiques qui soutiennent ce projet mettent en avant les arguments suivants : développement économique de l'agglomération de Montélimar, saturation supposée de la gare de Valence TGV, désengorgement de l'autoroute A7 et de la nationale 7, gain de temps d'une vingtaine de minutes sur le trajet Montélimar – Paris, 4 TGV de plus par jour.

Mais dans la réalité cette gare ne s'insère dans aucune vision globale d'aménagement du territoire. **Elle n'a jamais été envisagée par la SNCF**, qui n'a pas intérêt à multiplier les arrêts sur la Ligne à Grande Vitesse, la gare de Valence TGV étant située à 50 km au nord, soit à 10 mn de trajet en pleine vitesse et un arrêt sur Ligne à Grande Vitesse coûtant au minimum 10 minutes, ralentissement, stationnement, reprise de vitesse.

Des infrastructures lourdes seraient à créer - gare, passage de la LGV à 4 voies, parkings, raccordements routiers - dans une zone agricole riche. Le trafic routier d'accès à la gare s'ajouterait aux trafics locaux déjà intenses sur un réseau saturé. La création de la gare d'Allan éloignerait du TGV les voyageurs de l'Ardèche, un des départements français les moins bien reliés aujourd'hui au réseau ferré. Les voyageurs ardéchois désirant prendre le TGV se verraient obligés de traverser Montélimar puis de gagner Allan par des routes souvent très encombrées.

Sans compter que cette nouvelle implantation se ferait au prix d'une nouvelle emprise sur les terres agricoles et se traduirait par une augmentation supplémentaire du prix du foncier ... (passage sur la perte d'espace naturel, les couloirs de biodiversité...)

Le coût de la gare ne cesse d'augmenter, on l'évalue à l'heure actuelle à quelques 150 Millions d'euros, auxquels s'ajoutent les aménagements annexes et les frais de fonctionnement. Cette somme serait à la charge exclusive de la région et des deux départements de la Drôme et de l'Ardèche. La SNCF ne veut pas y participer financièrement.

La nouvelle gare ferait non seulement concurrence directe à la gare de Montélimar Ville (700 000 voyageurs par an) mais également aux gares de Valence ville, Avignon et Orange. Il faut rappeler que la seule gare de Montélimar accueille actuellement 4 TGV dans chaque sens, 30 TER quotidiens venant de Lyon, Valence et Avignon, les cars du sud de l'Ardèche et de la Drôme et les bus de Montélimar. Le projet de gare d'Allan affaiblirait ce pôle intermodal. Il pèserait également sur les commerces proches de la gare : hôtels, restaurants, commerces divers qui travaillent beaucoup avec les voyageurs du TGV et qui verraient leur chiffre d'affaires baisser notablement.

Les prévisions de fréquentation pour la gare d'Allan de 500 000 voyageurs sont manifestement gonflées. Cela représente 129 voyageurs par train ! Une étude régionale, non communiquée au public table plutôt sur une fréquentation de 400.000.

Le trajet Montélimar-Paris pourrait certes être raccourci de 20 minutes, mais pour gagner le site de la gare, il serait nécessaire d'emprunter des transports routiers, voiture individuelle ou transports en commun (à créer). Les routes de la Drôme ne pourraient supporter ce surcroît de trafic sans un risque supplémentaire d'accidents. Le voyageur d'après les études menées qui doit prendre son véhicule pour se rendre à la gare, a tendance à effectuer la totalité du trajet en voiture, surtout s'il lui faut la laisser dans un lieu où la surveillance est aléatoire et le prix du stationnement rédhitoire.

A la place, nous préconisons de rouvrir la ligne de la rive droite du Rhône au transport des voyageurs, ce qui leur permettrait de rejoindre les gares d'Avignon et de Valence TGV en passant par Bourg -St -Andéol, Viviers, Le Teil, Livron et Valence ville, tout en desservant des territoires ardéchois aujourd'hui délaissés !

Il faudrait une augmentation de la desserte de Montélimar avec des TER fréquents et cadencés, un accès facilité aux gares TGV d'Avignon et de Valence, une meilleure utilisation des infrastructures déjà existantes, actuellement utilisées seulement à 10% pour le fret, aménageables en ligne voyageurs avec des travaux raisonnables, une possibilité de rouvrir la ligne Le Teil - Voguë, pour désenclaver l'intérieur de l'Ardèche, un projet à long terme pour des liaisons améliorées entre les régions Languedoc-Roussillon, PACA et Rhône-Alpes. (ligne Valence /Montpellier).

Le collectif « non à la gare d'Allan » demande de favoriser le transport en commun et l'usage du train, mais pour un réel service et non pour une façade qui représente un coup financier plutôt qu'une amélioration du service à la population.

Michel Jarry, FRAPNA

D'après fnaut-infos n° 167 de septembre 2008

La FNAUT : Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, affiliée à FNE