



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

TGV Méditerranée

Question orale n° 1548

Texte de la question

M. Franck Reynier attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le projet de construction de la gare Montélimar TGV à Allan dans le département de la Drôme. Ce projet est devenu une priorité pour les habitants et les entreprises du sud Auvergne-Rhône-Alpes, mais aussi des régions Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes-Côte-d'Azur. C'est un projet attendu depuis bien trop longtemps. La construction de cette gare TGV répond à plusieurs enjeux : des enjeux environnementaux, des enjeux économiques et touristiques, mais aussi d'aménagement du territoire. Son impact sur l'environnement ne peut être que positif. En effet, si le train est privilégié à la voiture, cela conduira à une réduction considérable des émissions de gaz à effet de serre. Cela permettrait également de désengorger la gare TGV de Valence, gare initialement construite pour accueillir 1 millions de voyageurs mais qui en réalité en accueille près de 2,5 millions. Toute la zone de la gare Montélimar TGV à Allan se transformerait alors en un véritable pôle économique, notamment grâce à l'activité touristique. Il est fait référence ici à la Drôme provençale et son patrimoine culturel et gastronomique exceptionnel, aux gorges de l'Ardèche, ou encore à la caverne du Pont-d'Arc. De plus, cette gare TGV offrirait un rayonnement économique plus vaste à toutes les entreprises du territoire. Enfin, ce projet permettrait aussi de désenclaver le territoire du sud Drôme-Ardèche, et d'organiser une meilleure accessibilité aux transports collectifs pour ses habitants mais aussi les habitants du nord du Gard et du nord Vaucluse. Toutes les études réalisées concordent et confirment la faisabilité de cette gare dont le coût total s'élèverait à près de 100 millions d'euros. Lors de la construction de la ligne à grande vitesse Paris-Marseille, les voies et l'espace ont été prévus par la SNCF et RFF afin que cette gare puisse être implantée. Toutes les autorités locales, parlementaires, maires, département et région, de tous bords politiques, sont mobilisées pour que ce projet se concrétise et sont prêtes à participer à l'effort financier. Dernièrement la SNCF a décidé de supprimer deux TGV faisant la liaison Paris-Montélimar à partir du 11 décembre 2016. Cette décision pénalise fortement les usagers et les entreprises et elle ne permettra pas de désengorger l'autoroute A7, et donc de diminuer les effets néfastes sur l'environnement. Bien que les TER entre Montélimar et Valence soient maintenus, une grande majorité des usagers préféreront utiliser leur voiture pour se rendre à Valence plutôt qu'un TER beaucoup plus lent. La future gare TGV à Allan viendrait donc pallier ces deux suppressions en complétant les gares de Montélimar-Ville et de Valence. Seul l'aval de l'État manque pour concrétiser le projet. Or l'État s'était déjà engagé à 50 % sur le projet en 2011 et il faut désormais confirmer cet engagement. Par conséquent, il lui demande de bien vouloir lui confirmer que l'État va s'engager dès à présent à accompagner tous les financeurs dans la réalisation de cette gare, infrastructure essentielle au développement du sud de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Texte de la réponse

PROJET DE GARE TGV À ALLAN

Mme la présidente. La parole est à M. Francis Hillmeyer, pour exposer la question n° 1548 de M. Franck Reynier, relative au projet de gare TGV à Allan.

M. Francis Hillmeyer. Monsieur le secrétaire d'État, je souhaite vous poser une question au nom de mon collègue Franck Reynier qui ne peut être présent aujourd'hui. Sa question concerne le projet de construction de la gare de Montélimar TGV à Allan, dans le département de la Drôme.

Il s'agit d'un projet attendu depuis trop longtemps et devenu une priorité pour les habitants comme pour les entreprises du sud de la région Auvergne-Rhône-Alpes, mais aussi des régions Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

La construction de cette gare TGV répond à plusieurs enjeux : environnementaux, économiques et touristiques, mais aussi d'aménagement du territoire. Son impact sur l'environnement ne peut être que positif. En effet, si le train est préféré à la voiture, cela réduira considérablement les émissions de gaz à effet de serre. Cela permettrait également de désengorger la gare TGV de Valence, gare initialement construite pour accueillir 1 million de voyageurs mais qui en réalité en accueille près de 2,5 millions.

Toute la zone de la gare Montélimar TGV à Allan se transformerait alors en un véritable pôle économique, notamment grâce à l'activité touristique. Je fais ici référence à la Drôme provençale et à son patrimoine culturel et gastronomique exceptionnel, aux gorges de l'Ardèche ou encore à la caverne du Pont-d'Arc.

En outre, cette gare TGV offrirait un rayonnement économique plus vaste à toutes les entreprises du territoire. Ce projet permettrait aussi de désenclaver le territoire du sud Drôme-Ardèche et de donner un meilleur accès aux transports collectifs à ses habitants comme à ceux du nord du Gard et du nord Vaucluse.

Toutes les études réalisées concordent et confirment la faisabilité de cette gare dont le coût total s'élèverait à près de 100 millions d'euros. Lors de la construction de la ligne à grande vitesse Paris-Marseille, les voies et l'espace ont été prévus par la SNCF et RFF afin que cette gare puisse être implantée. Toutes les autorités locales – parlementaires, maires, département et région, de tous bords politiques – sont mobilisées pour que ce projet se concrétise et sont prêtes à participer à l'effort financier.

La SNCF a malheureusement décidé de supprimer deux TGV assurant la liaison Paris-Montélimar à partir du 11 décembre 2016. Cette décision pénalise fortement les usagers et les entreprises. Mais en complétant les gares de Montélimar-ville et de Valence, la future gare d'Allan pourrait pallier ces deux suppressions. Seul manque l'aval de l'État pour concrétiser ce projet. Or l'État s'était déjà engagé à 50 % sur le projet en 2011. Il faut désormais confirmer cet engagement.

Je vous demande donc, monsieur le secrétaire d'État, de bien vouloir nous confirmer que l'État souhaite bien nous accompagner dans la réalisation de cette infrastructure essentielle au développement du sud de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Alain Vidalies, *secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.* Monsieur le député, vous appelez mon attention sur le projet de gare TGV à Allan, dans le département de la Drôme.

Ce projet de gare nouvelle a déjà fait l'objet de premières études, sur la période 2009-2010 puis sur la période 2011-2012, études cofinancées par l'État dans le cadre du contrat de plan État-région 2007-2013. Une concertation publique a également été organisée fin 2011-début 2012 par Réseau Ferré de France, devenu SNCF Réseau.

Ces études ont permis de mettre en évidence les principaux enjeux de cette gare nouvelle dont le coût, comme vous le rappelez, est estimé à une centaine de millions d'euros.

Les enjeux qui ont été identifiés, au nombre de quatre, doivent être approfondis pour conforter l'intérêt de cet équipement.

En premier lieu, il s'agit des perspectives de fréquentation de la gare nouvelle. Les trafics attendus seraient de l'ordre de 325 000 voyageurs par an, dont seulement 100 000 voyageurs nouveaux : la fréquentation de la gare nouvelle devrait ainsi provenir essentiellement d'un report de fréquentation depuis les gares centrales de Montélimar, de Valence et d'Avignon et, dans une moindre mesure, depuis les gares TGV de Valence et d'Avignon.

Deuxièmement, il s'agit de clarifier l'offre ferroviaire que le transporteur est en mesure de mettre en place. L'hypothèse envisagée dans les précédentes études, mais sur laquelle aucun engagement n'avait été pris, s'établissait à un niveau relativement faible de quatre allers-retours par jour, sans création de nouvelles circulations TGV.

Troisièmement, il faudra aussi préciser le potentiel de développement autour de la gare et ses éventuelles limites en lien avec l'offre ferroviaire prévue.

Quatrièmement, enfin, les gains de temps sur les trajets Paris-Montélimar centre, qui devraient concerner 50 % des voyageurs de cette gare, peuvent paraître relativement limités – de l'ordre d'une dizaine de minutes.

Dans ces conditions, une relance des études devrait avant tout se focaliser sur l'actualisation des prévisions de trafic et du bilan socio-économique afin de conforter l'opportunité du projet. Cette actualisation devrait également tenir compte des évolutions intervenues sur le marché du transport, à l'instar du développement du covoiturage ou de la libéralisation du transport par autocar. Il s'agirait notamment de préciser les scénarios de desserte de la gare d'Allan et des gares impactées dans la vallée du Rhône et, sur cette base, d'établir le bilan économique pour l'ensemble des acteurs, et plus particulièrement pour le transporteur et le gestionnaire de gare.

Ces nouvelles études ont vocation à être majoritairement financées par les collectivités locales concernées compte tenu de l'intérêt local d'un tel équipement dans le cadre du contrat de plan État-région 2015-2020 de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Données clés

Auteur : [M. Franck Reynier](#)

Circonscription : Drôme (2^e circonscription) - Union des démocrates et indépendants

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1548

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [22 novembre 2016](#)

Réponse publiée au JO le : [30 novembre 2016](#), page 8002

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [22 novembre 2016](#)