

DERNIER TRAIN POUR L'ARDÈCHE

Textes et photos Ariel Guez, Camille Montagu et Lucie Rolland

Depuis cinquante ans, l'Ardèche est le seul département métropolitain privé de trains voyageurs. Une situation en partie responsable de l'enclavement du territoire, qui divise les 325 000 Ardéchois et leurs élus.

En ce dimanche matin ensoleillé de mi-novembre, le train touristique de l'Ardèche, qui fonctionne encore à la vapeur, est plein. À bord, des touristes principalement anglophones, venus de Londres mais aussi de Miami. Au milieu de ces voyageurs, quelques Ardéchois en famille. Plus qu'une attraction, le train de l'Ardèche est une exception. Depuis 2011 et la fermeture du train touristique de l'association Viaduc 07, il est le seul à prendre des voyageurs sur les voies ferrées du département de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Cette situation n'est pas nouvelle. Les trains voyageurs ne circulent plus en Ardèche depuis 1969. Quant aux trains de marchandises, ils ne s'y arrêtent plus depuis 1988. André Rouy est passionné par l'histoire ferroviaire de l'Ardèche. Il a ouvert un musée consacré au sujet en 2017. À l'intérieur, des maquettes qu'il a fabriquées, des uniformes et différentes pièces récupérées dans des gares ayant fermé. Ancien élu de Meyras, commune du sud-est de l'Ardèche, André Rouy estime que la fermeture des trains voyageurs n'est pas qu'une affaire de rentabilité : « Une société d'autocars gérée par un membre du conseil général effectuait les mêmes trajets que les trains de la ligne SNCF. » En effet, Joseph Allauzen, président du conseil général

La ligne de car la plus importante d'Ardèche représente moins de trois voyages par actif et par an.

de 1965 à 1967, possédait depuis les années 1920 une ligne de bus qui desservait le sud du département... Avoir une voiture est indispensable en Ardèche. Selon l'INSEE, 89,4 % des ménages en possèdent au moins une, ce qui fait de l'Ardèche le septième département avec le plus de voitures par ménage. Mais le train ne circulant plus, les transports en commun se sont développés, avec trois lignes de cars régionaux reliant les villes ardéchoises aux gares de Valence TGV et de Montélimar notamment. Pour 141 000 actifs en Ardèche, la région recense, en 2017, 304 194 voyages sur la ligne 73, la plus importante du département. Cela représente moins de trois voyages par actif et par an. En bus, il est impossible de joindre d'une seule traite Aubenas, au sud, et Annonay, au Nord du département.



La gare de Montfleury, située à côté de la nationale qui relie Aubenas à Montélimar, est laissée à l'abandon par les collectivités.

En complément du réseau régional de cars, le conseil général de l'Ardèche a mis en place en 2010 le "Sept" (Service express public de transport) qui compte 19 lignes. En basse Ardèche par exemple, sept lignes partent de la gare routière d'Aubenas. Chaque matin, 1 200 élèves y descendent pour se rendre dans leurs établissements. « Les trains ne se rendraient pas dans tous les petits villages comme nous le proposons avec les cars », estime Richard Mauriel, responsable d'exploitation des autocars Ginhoux, l'un des autocaristes du département.

La problématique du transport des jeunes se poursuit à la fin du lycée. L'Ardèche ne compte que deux établissements d'enseignement supérieur, ce qui entraîne une fuite des jeunes après le baccalauréat. Romain Caffieri-Romieux étudie à Montpellier en Master 1 de recherche en études anglophones. Il ne rentre en Ardèche que lors de ses vacances, une situation qu'il relativise : « C'est encore plus difficile pour ceux qui étudient en Auvergne, car il n'y a pas de lignes permettant de rejoindre rapidement ce territoire. » Une ligne de bus "Réseau étudiant" a été mise en place pour re-

lier certaines antennes de l'université Grenoble-Alpes et permettre aux étudiants de rentrer chez eux le week-end.

Les Ardéchois sont divisés sur l'absence de trains. Pour certains, une réouverture des lignes permettrait de réduire l'empreinte écologique du département. Sur les réseaux sociaux, d'autres estiment que cette absence n'est pas importante. « Nous savons pourquoi nous restons ici : le calme, la nature... Ce serait tellement dommage d'abandonner tout ça » réagissait une internaute sur le groupe Facebook de l'agglomération d'Aubenas en novembre 2018.

« Avant, il y avait plus de 1500 cheminots au Teil. Aujourd'hui, il y en a trois. »

Cette ruralité est même la force du Cermosem, un institut de géographie et d'urbanisme rattaché à l'université de Grenoble. Installé au beau milieu de la campagne ardéchoise, l'établissement attire des étudiants de toute la France. « Nous sommes les premiers à avoir ouvert une formation de "promotion du patrimoine". Aujourd'hui, nous apprenons aussi à nos étudiants comment développer un milieu rural. Nous les envoyons très rapidement sur le terrain, ils sont impliqués dans de nombreux projets de recherche », explique Nicolas Robinet, assistant ingénieur de l'établissement.

Dans les dossiers de la Région depuis plusieurs années

Si la question des transports est un sujet clivant, les Ardéchois rencontrés s'accordent pour dénoncer le manque de dialogue avec les élus. Depuis 2008, la question de la réouverture de la rive droite du Rhône au trafic voyageur revient régulièrement dans les discussions du Conseil régional. Il tablait sur "horizon 2010-2013", puis sur 2020 pour rétablir la ligne Le Teil - Vallon-Pont-d'Arc dans le centre de l'Ardèche. Le projet est →



Dans le musée consacré au ferroviaire qu'il a fondé en 2017, André Rouy fabrique ses maquettes et collectionne toute sorte de pièces.

aujourd'hui au point mort malgré les différentes batailles menées par les élus de la Région.

En octobre 2018, Laurent Wauquiez, le président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, a annoncé vouloir faire avancer le dossier de la rive droite. L'opposition est prête à le suivre et une réunion de travail doit avoir lieu début décembre. Mais comme depuis 40 ans, la question des fonds publics se pose. « Bien évidemment qu'on aimerait avoir des gares et des lignes. Mais c'est de l'argent public. Il faut rendre des comptes aux habitants », explique Michel Valla, maire divers droite de Privas.

Le tourisme, moteur du département

Ces lignes ouvriront-elles un jour ? Sur le terrain, la SNCF se désengage depuis qu'elles ont disparu. Les bâtiments des gares sont laissés à la charge des mairies et les boutiques SNCF ferment les unes après les autres. À Aubenas, le guichet quittera en décembre l'ancienne gare pour rejoindre définitivement la gare routière. À Vogüé, comme dans tout le département, la majorité des rails ont été remplacés par des voies vertes. Le bâtiment de la gare est quant à lui devenu une école.

La transformation la plus impressionnante s'est déroulée au Teil. Ancienne grande plateforme ferroviaire, la ville s'est peu à peu vidée de ses cheminots. Seule la gare, où le guichet SNCF a fermé il y a deux mois, rappelle ce glorieux passé.

Daniel Rouvière, cheminot pendant plus de 40 ans, a vécu cette transition : « Avant, il y avait plus de 1 500 cheminots au Teil, aujourd'hui, il y en a trois. La fermeture des lignes voyageurs a entraîné un premier déclin, mais le pôle restait actif grâce au fret. »

En attendant, comment faire vivre l'économie locale sans gares ? Aubenas et Privas ne sont pas, à première vue, des villes moyennes mortes. Pour les habitants, la situation est convenable : « les rues sont remplies, les cafés pleins et les commerces nombreux ». L'attractivité estivale est un avantage conséquent pour le département, puisque l'INSEE explique dans l'un de ses rapports de 2017 que « les campings ardéchois tirent vers le haut la croissance régionale ».

Mais elle témoigne tout de même de la dépendance au tourisme du département. Annonay était en 2016 la quatrième ville de France en termes de taux de vacance commerciale. Un commerce sur cinq avait portes closes. Annonay, tout comme Privas et Aubenas, fait partie des 222 communes retenues dans le cadre du plan national « Action cœur de ville », qui vise à redynamiser le centre-ville des agglomérations moyennes. En Ardèche, un quart des logements est vacant ou résidentiel. Des étrangers ont bien investi dans la région, mais cela reste des résidences secondaires. Une fois l'été passé, les cœurs des villes sont désertés. André Rouy le confirme : « Il y a longtemps que notre département a cessé de vivre ». ♦

LES GARES, MOTEURS DES TERRITOIRES

Point de passage pour les trains, les gares peuvent dynamiser fortement un territoire. Mais tout dépend de la volonté des collectivités.

Au cœur du développement urbain pendant la première moitié du XX^e siècle, les gares ne sont plus forcément un atout pour l'attractivité des territoires. Elles ont été remplacées par l'essor du réseau routier à partir des années 1970. Mais certaines ne sont pas en reste. De nombreuses villes telles que Le Mans ou Lille ont su tirer profit du passage des trains, notamment des TGV. Leur présence est un atout pour les élus locaux. Ils y voient une opportunité pour moderniser le quartier de la gare et donner ainsi la possibilité à des commerçants de s'installer dans de nouveaux locaux. Certaines gares TGV (Toulouse-Matabiau, Lyon Part-Dieu, Paris Montparnasse...) deviennent même des centres commerciaux.

D'après une étude publiée en juillet 2018 par Cushman et Wakefield, société de conseil en immobilier d'entreprise, les boutiques de gares en Europe peuvent générer des chiffres d'affaires de 50 % à 80 % plus élevés au mètre carré que les centres commerciaux. Toutefois, la création d'emplois dans les quartiers des gares reste limitée, la plupart des commerces existaient à un autre emplacement avant d'être muté à l'intérieur de la gare. Mais être desservi par le TGV reste un atout pour les villes, bien que le phénomène augmente les disparités entre les pôles ferroviaires et les régions moins bien reliées au réseau.

Plus de 2 500 gares TER sont recensées hors Ile-de-France. Elles représentent près de 95 % des gares françaises et 40 % du trafic voyageur hors région parisienne selon une étude publiée en mars 2012 sur la stratégie foncière aux abords des gares TER du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). Ces gares sont donc essentielles pour un grand nombre de passagers. « Les gares renforcent l'accessibilité d'un territoire, mais pas forcément son attractivité. Tout dépend de ce que les élus en font », tempère Valérie Fachinetti Mannone, auteure de la thèse « L'impact régional du TGV Sud-Est » soutenue en 1995 à l'Université de Provence. De fait, lorsque aucune mesure ne vient encourager l'attractivité du quartier, les gares sont fréquemment transformées en simple lieu

de relais. Une tendance due en partie à l'étalement urbain selon la même étude du CERTU. En 20 ans, la maison individuelle a connu un essor sans précédent. Les ménages utilisent donc la voiture pour ensuite prendre le train. Les parkings prennent une place considérable aux alentours des gares. Ainsi, certaines d'entre elles ont vu leur fréquentation augmenter sans que l'urbanisation se soit concentrée dans les secteurs desservis par le train.

Le problème se pose aussi pour les gares avec une très faible fréquentation. Sans une offre ferroviaire suffisante, les com-



34 commerces sont installés dans la gare Montparnasse.

merces n'auront aucun intérêt à s'implanter autour de ces gares. Celles-ci risquent donc de mourir à petit feu. Selon le CERTU, il est peu probable que les lignes qui n'offrent pas une bonne irrigation du territoire avec des temps de déplacements raisonnables soient maintenues. Se pose enfin la question de l'écologie.

Le train, qui émet moins de gaz à effet de serre que la voiture, est une variante pour les trajets quotidiens. Il reste moins cher que la voiture sur le plan financier et avec la hausse des prix du carburant, l'écart ne semble pas près de se réduire. Mais pour devenir une véritable alternative, encore faut-il qu'il desserve les zones concentrant des emplois en moins de temps que la voiture. Ce qui est loin d'être le cas en France. ♦

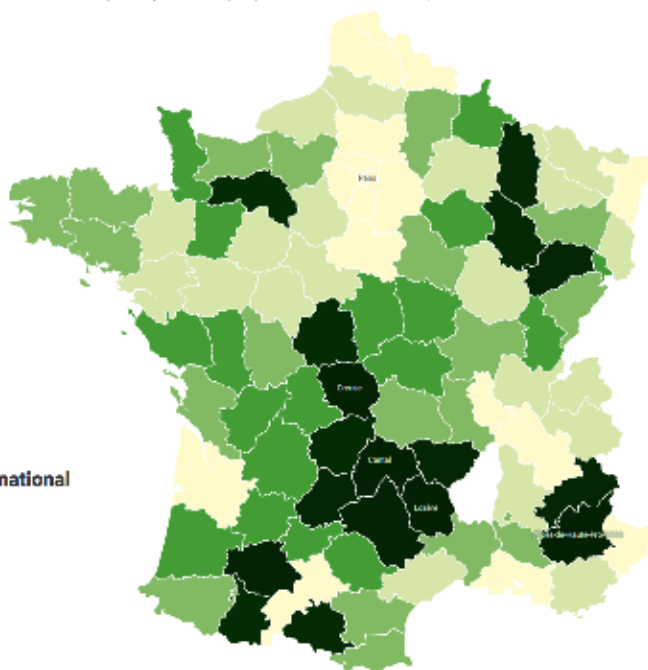
A QUI LA FAUTE ?

De nombreuses lignes ferroviaires sont en sursis depuis la publication du rapport dirigé par Jean-Cyril Spinetta en février 2018. La volonté affichée du gouvernement de maintenir les “petites lignes” n’empêche pas des tensions entre acteurs locaux et SNCF Réseau.

D’après les données publiques de la SNCF, nous avons pu analyser la fréquentation des gares sur l’année 2016. Les Alpes-Haute-Provence, la Lozère, la Creuse et le Cantal sont les trois départements où les gares ont été le moins fréquentées. Si des fermetures sont à prévoir, il y a de forts risques que ces territoires soient concernés en premier lieu.

Part du département dans le réseau national

- De 0.01% à 0.06%
- De 0.06% à 0.12%
- De 0.12% et 0.28%
- De 0.28% et 0.66%
- De 0.66% et 30.7%



Le mot d’ordre aujourd’hui dicté par la SNCF est la rentabilité. Dès 1995, le patron de la SNCF Jean Bergougnoux prévoyait de supprimer 6 000 kilomètres de voies dans la programmation de l’aménagement du territoire. Avec une dette de 175 milliards d’euros, l’objectif était de faire face à la situation économique catastrophique de l’entreprise. En 2017, la dette de la SNCF s’élevait à 46,6 milliards d’euros. Le rapport conduit par Jean-Cyril Spinetta, remis au gouvernement Philippe le 15 février 2018, prévoit la fermeture d’une partie du réseau SNCF pour une meilleure rentabilité des lignes. L’idée est de supprimer celles qui sont le moins fréquentées. Selon les auteurs du rapport, « 45 % des voies ne sont empruntées que par 2 % des voyageurs. »

Sur la fermeture de ces lignes, les acteurs publics pointent le coût de l’entretien, préalable essentiel au maintien de la circulation des trains. L’établissement public SNCF Réseau a le monopole sur l’entretien des voies ferrées. La société fixe les prix que les

régions doivent payer pour les services. Même si le premier ministre Édouard Philippe expliquait lundi 26 février 2018 à l’Hôtel de Matignon ne pas « vouloir suivre le rapport Spinetta sur la fermeture des petites lignes », les coûts imposés aux régions par SNCF Réseau pourraient mener à la fermeture de plusieurs d’entre elles.

La plus récente illustration se trouve en Occitanie.

Le 17 octobre 2018, les syndicats cheminots ont découvert lors d’une réunion du conseil régional les nouveaux devis présentés par SNCF Réseau pour effectuer les travaux nécessaires sur les “petites lignes”. Le coût d’entretien ayant été multiplié par trois, la région n’est plus en situation de payer. Le syndicat Sud-Rail parle même de « sabotage ». Il avance que 40 % des petites lignes de la région pour-

raient être supprimées d’ici 2021. En Occitanie, le Lot est le département où la fréquentation des gares est la moins forte. Le Gers, les Hautes-Pyrénées et l’Ariège font aussi partie des départements qui ont une très faible part dans le réseau national. ♦

