

Communiqué de Presse du 3 juin 2010

NON A LA CREATION D'UNE GARE TGV A ALLAN (26)

L'Union Départementale CFDT Drôme-Ardèche est opposée la construction d'une gare TGV à Allan, à plusieurs titres et notamment parce que :

- Cette gare ne sera pas connectée au réseau ferré, elle sera isolée en pleine campagne et son seul accès sera un accès routier sur une zone classée accidentogène,
- Cela supprimera des TGV en gare de Montélimar, des commerces et des emplois,
- Son coût environnemental n'est pas pris en compte, et les lois du Grenelle bafouées,
- Son coût financier très important, sera à la charge exclusive des contribuables Drômois et Ardéchois.

Que disent les spécialistes sur 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)*)

Construire à Allan c'est exactement l'inverse !!

Une gare moderne se doit d'être inter-modale, reliée au réseau ferré du TER.

Réseau Ferré de France (propriétaire de l'infrastructure) déclare qu'à partir de 2012, il sera difficilement envisageable d'avoir des arrêts à Allan en heures de pointe. Il est exclus d'après RFF de faire plus d'un arrêt entre Lyon et Avignon, si bien que son étude conclut : "**Variante envisagée : amélioration de la desserte TGV de Montélimar par la ligne classique !!!**".

En ce qui concerne l'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 sera uniquement routier et ce seront plus de 1000 véhicules supplémentaires par jour qui emprunteront la route d'accès, qui n'est pas adaptée à une telle augmentation de trafic.

Grenelle ? Vous avez dit Grenelle ?

Et le coût du projet ?

De 750 € à 1500 € par foyer fiscal pour les Ardéchois et les Drômois, c'est un peu cher pour 2 TGV A/R créés, sans préjuger des coûts de fonctionnement de la gare, de la création et de l'entretien des accès routiers futurs.

Mobiliser plus de 150 M € de fonds publics, perdre 70 ha de terres agricoles, 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 et RFF ne souhaitent pas investir dans ce projet, leurs responsables ont dû juger que celui n'était pas viable !

La CFDT demande :

- Le cadencement des TER dans la vallée du Rhône et un accès facilité aux gares TGV d'Avignon et de Valence,
- La création de 2 TGV supplémentaires A/R à Montélimar,
- Des liaisons directes TER entre Montélimar-Montpellier et Montélimar- les Alpes
- L'aménagement de places de parking réservées aux voyageurs près de la gare

150 millions €, c'est plus de matériel neuf, plus de rames TER, des facilités d'accès aux usagers.

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

Plus d'information sur notre site www.cfdt26-07.com