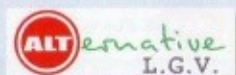


Aménagement du Territoire

- ◆ Le choix d'une gare TGV sur le contournement d'Agen, diminuera l'intérêt de la gare du centre ville.
- ◆ Créer une gare TGV au Nord de Toulouse pour desservir Montauban, attirera nombre de Toulousains, mais aussi des clients potentiels de la zone d'influence d'Agen. Ce renforcement justifiera des fréquences d'arrêt plus soutenues à Montauban et à contrario affaiblira la desserte d'Agen.
- ◆ L'attrait économique des deux capitales régionales influentes sur l'Agenais accentuent la métropolisation des régions et pourraient, à terme, rétrograder Agen au rang de gare terminus des TER Aquitaine et Midi-Pyrénées.

- ◆ Ces propositions permettent un phasage des opérations. Son temps de réalisation permet de tirer profit plus rapidement des performances que la réalisation d'une LGV parallèle.

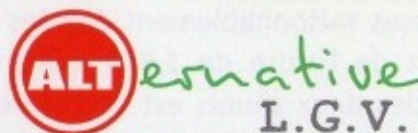


NON à la LGV, inutile et coûteuse !

Temps de Parcours

- ◆ La modernisation de la ligne actuelle proposée par le Cabinet CERCL permet de réduire le temps de trajet entre Bordeaux et Toulouse de 26 minutes, avec des arrêts à Agen et Montauban pour la version de base, et de 37 min avec deux shunts.

Liaison Bordeaux – Toulouse avec arrêt à Agen et à Montauban	Ecart ALternative LGV et LGV GPSO
Modernisation simple de la ligne actuelle	17 minutes
Intégration du shunt de Port Sainte Marie	12 minutes
Intégration des deux shunts Port Ste Marie et Moissac	6 minutes

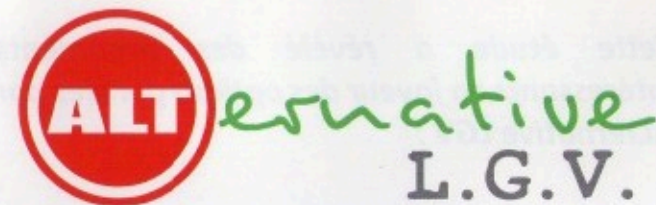


«Trop de TGV risque de tuer la SNCF et le système ferroviaire français» «Chaque jour, 9 clients sur 10 de la SNCF voyagent sur un autre train que le TGV»

Le président de la SNCF, Guillaume PEPY

*Au train de quelques ans,
nous préférons les trains pour tous!*

Tél: 07.86.00.70.66
Mail: m.ponthoreau@orange.fr



Au train de quelques uns nous préférons les trains pour tous

Les Assises Ferroviaires concluent en décembre 2011, appellent désormais l'Etat à mettre en oeuvre «un moratoire sur tous les futurs projets de LGV (y compris l'arrêt de nouvelles études), «dans l'attente de la réalisation d'une programmation qui garantisse au préalable le financement de la remise à niveau et de la modernisation du réseau actuel».

Cette commission gouvernementale a planché sur les priorités qui doivent, à long terme, «reconnaître la rénovation du réseau comme une priorité absolue»

«Devant les fortes incertitudes sur la rentabilité des futures LGV», la course «irraisonnée» à l'extension du réseau à grande vitesse est «le signe révélateur d'un modèle économique qu'il est vital de réinventer aujourd'hui».

Ceci vient corroborer les rapports de la Cour des Comptes, du Comité d'Analyse Economique, et des commissions parlementaires du Sénat et de l'Assemblée Nationale.

Ce modèleTGV ne parvient plus à convaincre, «l'évaluation socio économique des projets» étant «à confier à une expertise tierce au porteur de projet».

C'est cette expertise tierce que nous avons voulu porter en créant l'association d'élus «ALTernative LGV».

Nous vous en résumons ici les traits essentiels.

Nous remercions le Cabinet d'Etudes Robert Claraco pour sa précieuse collaboration ainsi que le Cabinet AC2I pour son concours technique.

Les co-présidents

Raymond GIRARDI

Bernard FAUCON-LAMBERT

Cette étude a révélé des arguments intéressants en faveur des options portées par ALternative LGV :

◆ La ligne actuelle est **suffisamment capacitaire** pour supporter la croissance des flux générés par le TGV GPSO et permettrait un passage par Agen Ville.

◆ Pour **3 fois moins cher**, la modernisation des lignes classique Bordeaux – Toulouse permet :

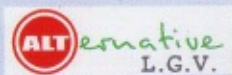
➤ **Des performances** qui ne seraient que très peu dégradées au regard d'une LGV

➤ **Le maintien en bonne place du territoire** du Lot et Garonne qui fédérerait par ses connexions directes des sous territoires dont Agen sera toujours la ville « services ». En particulier des liaisons ferroviaires pourraient être réactivées vers Villeneuve sur Lot, Auch et Nérac.

➤ **L'amélioration de la sécurité** et des conditions de vie des riverains.

➤ **Une sauvegarde active** de l'espace rural

➤ **Une consommation d'énergie** maîtrisée.



OUI à la modernisation de la ligne !

Environnement

◆ En termes d'environnement, la LGV est une fracture supplémentaire très importante des territoires traversés et sera très consommatrice d'espaces agricoles : environ 2400 hectares à rapprocher des 175 hectares de la ligne actuelle classique déjà installée.

◆ En termes de consommation d'énergie, le TGV, sur LGV entre Bordeaux et Toulouse appellera trois fois plus d'énergie que sur la ligne classique. Cette approche est très importante car des arbitrages, pour les attributions prioritaires de quotas d'électricité, seront inévitables à moyen terme.

Coût€

◆ Le coût de ces aménagements qui permettraient des vitesses raisonnablement élevées (220km/h maxi) est de l'ordre de 1,500 milliard d'euros. Le coût des deux shunts est de l'ordre de 0,650 milliard pour chacun d'entre eux.

◆ Les coûts et performances de ces propositions sont à rapprocher des 7,800 milliards d'euros qui est le coût estimé de la LGV hors investissements d'équipements publics complémentaires des collectivités.

◆ De plus, la modernisation et sécurisation de la ligne classique estimé à 1,500 milliard d'euros ne pourra être économisée par la LGV.

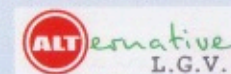
Sécurité

◆ Les solutions proposées pour la rénovation de la ligne incluent :

➤ Une amélioration de la sécurité en supprimant tous les passages à niveau et en clôturant tout le linéaire ferroviaire.

➤ Une amélioration des conditions de vie en insonorisant les zones urbanisées traversées.

➤ Une préservation propice à réhabilitation des espaces urbains de Port-Sainte-Marie et Moissac.



OUI au TGV sur la ligne rénovée !

