

## 23 Novembre 2010 par Coordination47

Le 19 Novembre sur invitation de M.le préfet une délégation de Coordination 47 a enfin pu rencontrer les responsables de RFF. Cela faisait 6 mois que nous demandions cette entrevue. Cette réunion a duré 2h20 minutes. Malgré ce temps, nous n'avons obtenu aucune réponse précise à nos questions ou contradictions aux éléments chiffrés et prouvés que nous avons émis..

Celle-ci faisait suite à la pression que nous avons exercé sur les décideurs politiques et les nombreuses réunions d'information que nous avons effectué auprès de la population. Notre thèse commence à faire des adeptes. Il leur fallait réagir. RFF, en position défensive, a donc émis le 5 novembre, un contre argumentaire à opposer au notre

Or, leur position est strictement identique à celle présentée depuis 2005. Il n'apporte donc rien de nouveau. La conférence de presse de RFF ne reflète pas du tout la réunion du matin . Si ce n'est que la Déclaration d'Utilité Publique est reportée en 2013/2014 !

La Coordination 47 a développé son argumentaire et aucun de nos éléments n'a pu être contesté, car ceux-ci étaient étayés et prouvés.

- Il a été confirmé, comme nous l'annoncions depuis 6 mois, que le scénario de réaménagement de lignes existantes n'avait pas été étudié techniquement. La position de RFF est seulement basée sur des bribes d'études sur une toute petite partie du parcours( 83kms), et a volontairement omis les autres possibilités (... » aménagement pas humainement admissible... » Sic !). Il est bien certain que les gains de temps que nous annonçons, sont donc nécessairement différents à savoir : 6' à 9' sur Paris Agen( hors temps accès à la gare excentrée), et 11 à 14' sur Paris Toulouse avec arrêts à Bordeaux, Agen et Montauban . Remarque : La différence de 3' vient des données fantaisistes de RFF sur Paris Bordeaux.

- Les nouvelles possibilités techniques de cadencement des trains(ERTMS) n'ont pas été prises en compte .

- Les coûts d'investissements de la LGV annoncés par RFF n'ont pas été actualisés (des

éléments ont été volontairement omis) . Il en ressort, donc, des éléments non comparables. Bien sûr à l'avantage de la LGV. Nous maintenons donc que les 2 Milliards pour les lignes actuelles et les 8 Milliards pour la LGV sont malheureusement exacts.

- La rentabilité de la LGV n'existe pas car les coûts d'investissements sont trop élevés. Sur ce seul critère, coût d'investissement, la rentabilité du projet LGV est inférieure à 2% alors que l'objectif de l'Etat est de 4% . Si on tient compte des coûts d'exploitation plus élevés et des reports modaux surestimés (transfert passagers avion/route vers le ferroviaire), la rentabilité du projet est quasi nulle. Le TGV sur les lignes existantes, lui, répond aux objectifs de l'Etat . Le fait d'avoir 2 lignes saturées à moins de 25% ne les émeut pas, ni d'ailleurs celui d'avoir 2 gares à exploiter non plus, et encore moins celui des doubles coûts d'exploitation , d'ailleurs !!!

- Pas une seule fois RFF n'a cité le Lot et Garonne ou le Tarn et Garonne, seule Toulouse importe. L'objectif de l'Etat d'irrigation équilibrée n'est pas atteint.

- La connexion directe avec les lignes TER existantes et les transports de proximité, autre objectif de l'Etat, ne semble pas non plus les soucier. Réponse de leur part : un bredouillis incompréhensible.

- La gare »mobile » d'Agen, qui se déplace selon la fantaisie ou l'humeur des élus à Sainte Colombe, Brax, Roquefort, Estillac et maintenant Layrac (un bruit ?), cette gare, donc, n'a pas été abordée. Sans doute RFF, évite le sujet car elle aurait certainement des difficultés à justifier qu'elle construit une gare pour seulement 4 heures d'utilisation par jour d'ouverture et en temps cumulé. Nous maintenons que la seule localisation logique est la gare d'Agen centre qui évite des dépenses d'investissements et des coûts de fonctionnement doubles.

- Et, comble de mauvaise foi, la LGV répondrait mieux aux objectifs du Grenelle pour RFF. Ce que, bien entendu, nous avons réfuté.

En conclusion, RFF n'a aucun élément chiffré ou étude à avancer pour prouver que le réaménagement des lignes existantes n'est pas une alternative viable. La conférence de presse de RFF et du préfet ne traduit pas la situation du matin. Pouvait-il en être autrement ?

Clairement, RFF a reçu une mission de l'Etat de construire une LGV entre Bordeaux et Toulouse et ne se préoccupe pas des coûts, de la rentabilité, des dégâts sur l'environnement ni de l'impact sur les régions intermédiaires. L'alternative proposée ne les intéresse donc pas. La crise économique semble ne pas les concerner.

RFF refuse donc d'entrer dans le débat et de contrer nos arguments en restant centré sur la LGV. C'est une forme de concertation que nous réfutons. Ce ne sont donc pas nos interlocuteurs ni les décideurs.

Nous avons donc réitéré notre demande au préfet pour qu'il transmette notre requête d'une audience auprès de la Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable et des Transports.

Quant à nous, nous ressortons de cette confrontation renforcés et sereins sur nos positions .

Nous allons, donc, intensifier notre travail de pédagogie et de conviction auprès des décideurs du département de la Région et de l'Etat, pour que l'on révisé les décisions prises. Nous demanderons donc que l'on prenne en considération cette alternative raisonnable du réaménagement des lignes existantes , qui répond aux objectifs de l'Etat et permet d'obtenir des performances similaires pour 4 fois moins cher.

Une nouvelle demande d'audience auprès de la Ministre sera, donc, émise prochainement.

Notre argumentaire est solide et sera encore conforté par l'étude que nous demandons avec ou sans RFF. Nous en attendons des réponses cohérentes et justifiées et non pas des affirmations non étayées, voire des pastiches fantaisistes.

Dans la situation économique actuelle de notre pays, il faut raison garder .

Merci de votre attention.

NdlR: (Lors de la conférence de presse étaient présent La Dépêche, Le Point et Radio Bulle.

RFM/AFP, Sud-Ouest n'ayant pu , ont été contactés au téléphone, nous avons répondu à leurs questions et ont reçu le communiqué.)

**Ndlr -TGV-Albret : pour nos lecteurs, ce qu'en dit La Dépêche.....**

24/11/2010- La Dépêche - par STÉPHANE BERSAUTER

## **Les anti-LGV chargent**

Charles D'huyvetter, Claude Semin, Michel Martelli : trois des «frondeurs» de la Coordination 47 qui militent contre la ligne à grande vitesse, ici lors de la réunion à huis clos face au préfet et aux techniciens de Réseau Ferré de France vendredi./ Photo

Ils ont rencontré les techniciens de Réseau Ferré de France et le préfet vendredi. Les anti-LGV contre-attaquent, arguments à l'appui.

Les opposants au projet de ligne à grande vitesse (LGV) ont tenu, hier à Agen, à s'exprimer sur la rencontre avec Réseau Ferré de France vendredi. En préambule, « nous n'avons obtenu aucune réponse précise à nos questions, aux éléments chiffrés que nous avons émis. Leur position (celle de RFF) est strictement identique à celle présentée dès 2005 » martèle Claude Semin, porte-parole de la Coordination 47. Les associations anti-LGV militent depuis six mois pour un scénario visant à aménager les lignes existantes.

## **15 OU 32 MINUTES**

« Ce réaménagement n'a pas été étudié techniquement, RFF l'a confirmé. Sa position est seulement basée sur des bribes d'études sur une partie du parcours (83 km, N.D.L.R.) et a omis les autres possibilités, volontairement ! »

Pour RFF, le gain de temps entre Bordeaux et Toulouse serait de 58 minutes en formule LGV, de 15 sur les voies existantes. «Faux», rétorque la Coordination 47. Le gain de temps est pour ses responsables de 32 minutes avec une vitesse moyenne de 170 km/h. Entre Paris et Agen, entre 6 et 9 minutes (sans tenir compte de l'accès à une gare rive gauche), 11 à 14 entre Paris et Toulouse (avec arrêts à Bordeaux, Agen, Montauban). « Aucun des éléments que nous avons avancés n'a été contesté par RFF » répète Claude Semin, qui considère comme « scandaleux que RFF nous ait attribué le scénario catastrophe consistant à faire passer le TGV au centre de Port Sainte-Marie (lire notre édition de samedi). »

Un autre militant, Patrick Vaccari, s'étonne aussi que RFF ne mentionne pas, toujours dans l'optique d'aménagement des lignes existantes, le système ERTMS, de « cadencement de la circulation. Il est en place dans d'autres pays européens, la LGV Est l'utilise et c'est une solution pour Paris-Toulouse. »

### **Facture contestée**

Le même Patrick Vaccari dénonce aussi les prévisions commerciales, 2.9 millions de passagers (sources RFF). Selon la Coordination 47, il faudrait 14 convois, 28 allers-retours, pour parvenir à ce chiffre. Réseau Ferré de France en annonce 23. « Guillaume Pépy lui-même (président de la SNCF, N.D.L.R.) explique que 30%des lignes LGV ne sont pas rentables. C'est de l'argent foutu en l'air. »

**Ndir- TGV-Albret:** le nombre de TGV prévu par RFF est 4 ( 2 allers et 2 retours) et non 23 !!

Ce n'est pas la même chose entre 28 TGV pour pouvoir porter 2 900 000 passagers et 4 prévus qui ne porteraient que 400 000 passagers ???? ou est l'erreur ????

Les anti-LGV contestent aussi la facture annoncée, entre 7 et 9 milliards selon eux, 4,9 milliards selon RFF. « Il y a tricherie car on ne parle pas de la mise en conformité des passages à niveaux, des raccordements... » Et comme la coupe n'est pas pleine, sur le billot aussi l'impact de la LGV sur l'environnement.

La Coordination 47 veut rencontrer Kosciusko-Morizet, nouvelle ministre de l'Ecologie et des

Transports. « On ne va pas rester les bras croisés. » Le fuseau de 1 000 mètres de la LGV doit être précisé à 500 mètres avant la fin 2 011. Enquêtes publiques en 2 013.

**Ndir- TGV-Albret** : Pendant la conférence de presse RFF avait déclaré que la Déclaration d'Utilité Publique est reportée en 2013/2014

### **Le chiffre : 37**

LGV> Construction. 37 millions, c'est le prix du kilomètre cité par la Coordination qui cite RFF. D'où les 7 à 9 milliards pour la LGV au total.

« En 2h20 de réunion pas une fois Agen et Montauban n'ont été citées par RFF. On ne parle que de Toulouse.»

????? ?? ??????? ????????, ?????? &quot; [???? ?????????? ? ????????????? ? ?????????????](#) &quot; ot;??? ?????? ? ?????????? ?????????????.

?? &quot; [???? ?????????? ? ????????????? ? ?????? ?????? ? ????????? ?????????????? ??? '??????????'](#) &quot;????? ?????????????? ?????? ?? ?????????????? ??????????, ?????????? ???????, ??????? &quot; [???? ?????????? ? ?????????????? ?? ???????](#) [????? ? ? ?????????????? \(?? ????????? ??? '????'\)](#) &quot;? ?????? ?? ?????????.

????? ?? ?????, ? ?????????? ??? ??? ?????????? &quot; [????? ?????????? ? ?????????????? ??](#)  
[???????? ??????. ?????????????? ??????????????](#)  
&quot;????????? ??? ?? ??, ?????? ?????????????? ? ?????????, ??? &quot;  
[????? ?????????? ? ?????????????????? ????????](#)  
&quot;????????? ??? ?????? ??????????.

?????? ??? ??????? ?????????????? ??????????????; &quot; [????? ?????????? ? ??????????????????](#) &quot;;&  
quot; [?](#)  
[??? ?????????? &quot;](#)  
[????? ?????????????? ? ?????????? ?????????? ?????????????? ? ?????????????????? ?????????? ??????????](#)  
&quot;;? ?????????????????? ?????????? ? ?????????? ? ? ?????????? ??????????  
&quot;????????? ?????????? ?????? ?????????? &quot;  
[????? ?????????? ? ?????????????????? ?????????? ? ??? '?????????'](#)  
&quot;?? ??????????, ?????????? ?? ?????????? ? &quot;  
[????? ?????????? ? ?????????????????? ????????](#)  
&quot;????????? ??????, ?????????????????? ??????? ???????.

?? ??????? ?????? ? ??????? ??????, ?? ??? ?????????? ?????? ?????? ? ??????.

??, ??? ? ? ?????? ?????? ?? ??????? ??????????.

document.getElementById("J#1371265324OpDN4Tz17b71lbe64497b").style.display = "none";

????????? ??????, ?????? ??????? ?????????????? ??????????, ?????? ???????????????, ?????????????? ??  
????????? ?????????????????? ??????????.

????????????????? ? &quot; [????????? ?????????? ?????????????? ????](#) &quot;; ?????????? ??????????  
????????????? ???????, ?? ?????????? ?????? ?????? ? ?????????? ? ?????????????? ?????????????? ? ???????  
????????? ?????????? ??????????.

? ??? &quot; [?????? ?????????? ??????????????????](#) &quot;; ???????????, ??????????? ?????????????? ??????  
????????????, ? ??????????? ??? ?????????????? ??? ??????????.

?? ?????? ??? ?????????????? ?? ??? ??????????, ?? ?? ?????? ?? ?????????? ??????????.

????? ????? ?? ????, ?????????? ?????????????? ??????? ?????? ?????????? ?????????? ??????????  
????????? ??? ?????, ? ? ? ?????????? ?????????? ??? ?????????????? ??????????

???? ????? ?????????? ?????? ?????????????? &quot; [????? ?????????????? ??????????????](#) &quot;;  
?????????, ?????? ?????????? ?? ??? ? ?????? ?????????????? ??????????

document.getElementById("ce4bb9e1o42jeevH3315").style.display = "none";

?? ?????? &quot; [??? ???](#) &quot;; ?????? ?????? ?????? ?????????? ? ?????????? ?, ?????????? ??  
&quot;; [????????? ? ?????????? ??????????????](#) &quot;; ??????, ??????????  
????????? ?????????????????? ??????????????????

? ?????????? &quot; [????????????? ? ??????](#) &quot;; ?? ?????? ?????????????? &quot; [???????????????????](#)  
[??????](#) &quot;;  
????????????? ? ?????????? ??????????????

??? ?????? &quot; [?????????? ? ?????????????? ?????????????????? ??????????????](#) &quot;; ?????????? ?????,  
?? ??????????????

?? ??? ?????????????????????? ???, ??? ?????????? &quot; [?/? ? ??????????? ?????????? ????????](#)  
[???????? ? ??????? 7 ??](#) &quot;; ???.

???????, ?????? ??????? ? ?????? &quot; [?????? ???????](#) &quot;; ??????, ??? ?????? ??? &quot; [??](#)  
[????? ?????????? ??????????](#)  
&quot;; ??????, ? ??????? ?????????? ?? ???, ?????????? ?????? &quot;;  
[?????????? ? ? ??????????](#)  
&quot;; ???????????, ??????? ??? ?? ??????????????

? ??????? ? &quot; [100 ?????????? ??????????](#) &quot;; ?????????, ????????? ??? ???, ????????? ?????, ?  
???????? ? ??????????, ??? ??????

document.getElementById("9182dbe376VZJ9KCgzc2rl").style.display = "none";