

## 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.

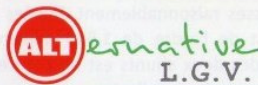


*NDN à la LGV, inutile et coûteuse !*

## 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

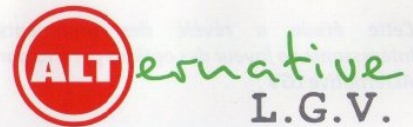


*«Trop de TGV risque de tuer la SNCF et le système ferroviaire français» «Chaque jour, 9 clients sur 10 de la SNCF voyagent sur un autre train que le TGV»*

Le président de la SNCF, Guillaume PEPY

*Au train de quelques uns,  
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 modèle TGV 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 ACZI pour son concours technique.*

Les co-présidents

Raymond GIRARDI

Bernard FAUCON-LAMBERT