

## «On demande au conseil général de voter contre...»

ligne à grande vitesse



«On demande au conseil général de voter contre...»

Dans la série des réactions provoquées par le pavé de la ministre Nathalie Kosciusko-Morizet dans la mare déjà agitée du débat sur la « pertinence » des projets de

ligne à grande vitesse, la dernière saillie en date est à mettre au crédit du duo Girardi-Faucon-Lambert. Les coprésidents de l'association d'élus ALTERNATIVES LGV disent bien sûr oui à ce « moratoire. La priorité absolue est la modernisation des lignes ferroviaires existantes. C'est exactement nos arguments ! »

Vendredi, à Fargues-sur-Ourbise (18 heures), ALTERNATIVES LGV présente aux élus cette étude à 60 000 € (\*) qui va dans le sens de ce que les opposants disent depuis près de deux ans : la Bordeaux-Toulouse en LGV est trop chère, entre 7 et 8 milliards, 130 millions d'€ pour le seul conseil général (avec le tronçon Tours-Bordeaux). Raymond Girardi se souvient de 2002. « On avait voté près de 4 millions d'€ pour ce Tours-Bordeaux, on vient de voter 34 millions ! Et on entend RFF dire qu'on connaîtra le coût global à la fin des travaux. C'est inquiétant

[...] On demande au conseil général de voter contre. Le faux rêve est en train de s'effondrer. » La solution préconisée par les anti-LGV atteint les 2,7 milliards avec la rectification des tronçons Port Sainte-Marie et Moissac, 1,5 milliard sans. ALTERNATIVES LGV maintient aussi qu'aménager les lignes existantes ne ferait perdre que six minutes par rapport à la LGV, et dix-sept sans la rectification de ces mêmes tronçons. « Dire qu'on ne peut aller à plus de 140 km/h de moyenne est un mensonge grotesque » affirme R. Girardi, en réponse à RFF « même si l'on sait qu'effectivement on ne peut pas atteindre les 240 km/h de moyenne d'une ligne à grande vitesse[...] Je pensais d'ailleurs que les voies existantes feraient mieux en matière de vitesse. Preuve qu'on n'avait pas tout à fait raison... ». ALTERNATIVES LGV avait « une intuition, des arguments approximatifs confirmés avec précision par les techniciens. » ALTERNATIVES LGV attend dans les prochaines semaines un volet complémentaire de l'étude, concernant la fréquentation commerciale de la ligne (12 arrêts annoncés à Agen). « Les voyageurs d'Auch et de Cahors iront à la gare nouvelle de Grisolles près de Montauban, pas à Agen. » L'étude doit être commercialisée elle aussi. Une centaine d'exemplaires à acheter dans les prochaines semaines. Il faut plus des trois heures annoncées entre Paris et Toulouse à l'horizon 2 020 (ou 2 025) pour en prendre connaissance.

(\*)À lire dans le détail dans une prochaine édition.

10

Partager

## «On demande au conseil général de voter contre...»

ligne à grande vitesse



«On demande au conseil général de voter contre...»

Dans la série des réactions provoquées par le pavé de la ministre Nathalie Kosciusko-Morizet dans la mare déjà agitée du débat sur la « pertinence » des projets de ligne à grande vitesse, la dernière saillie en date est à mettre au crédit du duo Girardi-Faucon-Lambert. Les coprésidents de l'association d'élus ALTERNATIVES LGV disent bien sûr oui à ce « moratoire. La priorité absolue est la modernisation des lignes ferroviaires existantes. C'est exactement nos arguments ! »

10

Partager

Vendredi, à Fargues-sur-Ourbise (18 heures), ALTERNATIVES LGV présente aux élus cette étude à 60 000 € (\*) qui va dans le sens de ce que les opposants disent depuis près de deux ans : la Bordeaux-Toulouse en LGV est trop chère, entre 7 et 8 milliards, 130 millions d'€ pour le seul conseil général (avec le tronçon Tours-Bordeaux). Raymond Girardi se souvient de 2002. « On avait voté près de 4 millions d'€ pour ce Tours-Bordeaux, on vient de voter 34 millions ! Et on entend RFF dire qu'on connaît le coût global à la fin des travaux. C'est inquiétant

[...] On demande au conseil général de voter contre. Le faux rêve est en train de s'effondrer. » La solution préconisée par les anti-LGV atteint les 2,7 milliards avec la rectification des tronçons Port Sainte-Marie et Moissac, 1,5 milliard sans. ALTERNATIVES LGV maintient aussi qu'aménager les lignes existantes ne ferait perdre que six minutes par rapport à la LGV, et dix-sept sans la rectification de ces mêmes tronçons. « Dire qu'on ne peut aller à plus de 140 km/h de moyenne est un mensonge grotesque » affirme R. Girardi, en réponse à RFF « même si l'on sait qu'effectivement on ne peut pas atteindre les 240 km/h de moyenne d'une ligne à grande vitesse[...] Je pensais d'ailleurs que les voies existantes feraient mieux en matière de vitesse. Preuve qu'on n'avait pas tout à fait raison... ». ALTERNATIVES LGV avait « une intuition, des arguments approximatifs confirmés avec précision par les techniciens. » ALTERNATIVES LGV attend dans les prochaines semaines un volet complémentaire de l'étude, concernant la fréquentation commerciale de la ligne (12 arrêts annoncés à Agen). « Les voyageurs d'Auch et de Cahors iront à la gare nouvelle de Grisolles près de Montauban, pas à Agen. » L'étude doit être commercialisée elle aussi. Une centaine d'exemplaires à acheter dans les prochaines semaines. Il faut plus des trois heures annoncées entre Paris et Toulouse) à l'horizon 2 020 (ou 2 025) pour en prendre connaissance.

(\*) À lire dans le détail dans une prochaine édition.