

Assemblée Générale



3 Mars 2007

ORDRE DU JOUR



- ✓ Introduction
 - ⇒ Un projet LGV incomplet et mensonger
- ✓ Les Radiations électromagnétiques
 - ⇒ Conférence Dr Pierre Le Ruz (CRIIREM)
- ✓ Le Pendulaire
 - ⇒ Les Arguments
- ✓ Les Actions 2006
 - ⇒ Le Quitus moral
- ✓ Les Comptes 2006
 - ⇒ Le Quitus financier
- ✓ Les Actions 2007
 - ⇒ L'Élection du nouveau bureau

Les radiations électromagnétiques



- ✓ Conférence
Dr Pierre Le Ruz (CRIIREM)

Le mot du président



- ✓ Point Planning
- ✓ Actualité

Le Mot du Président

Point Planning

- 2004 ✓ EAPS
- 2005 ✓ Rapport du Préfet sur les avis sur EAPS
- ✓ Décision Ministérielle d'une EP
- 2006 ✓ Enquête publique
- Projet ✓ DUP éventuelle
- 2007



Le Mot du Président

Actualité : Les arguments contre notre alternative s'effondrent

1) « Le TGV pendulaire, ça n'existe pas »

« il y a confusion dans l'esprit des partisans du pendulaire entre l'expertise précédente valorisant un système qui n'existe pas avec la réalité d'aujourd'hui »
Rapport de la Commission d'enquête LGV Bretagne p62 (15 novembre 2006)

2) « Il ne répond pas à l'objectif de 3h00 Paris – Brest du cahier des charges »

« une décision ministérielle de 2001 a acté que la faiblesse des performances maximum envisageables avec pendulation ne peut constituer une réponse au cahier des charges qui reste un objectif de 3h00 entre Paris et Brest et Paris Quimper »
Courrier de Madame Idrac, Présidente de la SNCF (15 février 2007)

Or

- L'existence du **TGV pendulaire** et sa mise en service à l'Ouest de Rennes vient définitivement d'être **confirmée** par la SNCF

- Et l'objectif de **3h** dans le cahier des charges est **faux** et **non valable**



Assemblée Générale du 3 mars 2007



Le Mot du Président

Faisabilité du pendulaire

Connue depuis plusieurs années :

- Le rapport Essig (1997) montrait déjà la pertinence de cette solution pour Le Mans – Rennes

« Le rapport d'étape de juillet 1997 démontrait tout l'intérêt que l'on doit attacher au concept du TGV pendulaire. Le principe de la pendulation et le potentiel performances du futur matériel autorise surtout une large adaptation aux caractéristiques géométriques des infrastructures actuelles entre Le Mans/Rennes d'une part et Le Mans/Nantes d'autre part . Cette adaptation, associée à une élévation des vitesses, permet d'approcher les gains de temps souhaités, sans pour autant envisager la création de voies nouvelles. » 2ème Rapport Intérimaire Essig (septembre 1997)

- Les archives de l'INA 1998 présentent le prototype du TGV pendulaire
- et essayé avec succès par les élus en avril 2000.

« Les conseillers régionaux avaient embarqué, en février 2000, sur un démonstrateur pendulaire XTER. Alstom les a transportés, le 18 avril, de Rennes à Redon en TGV pendulaire sur cette même ligne où son concurrent canadien, Bombardier avait présenté, le mois dernier, le TER pendulaire Axis. Sa validité pour Le Mans Rennes a été étudiée. » Ouest France du 19 avril 2000





Le Mot du Président

pendulaire mis en oeuvre

Néanmoins l'inexistence du TGV pendulaire faisait partie des « arguments que la SNCF défend depuis maintenant presque 10 ans pour justifier la construction d'une ligne nouvelle ». lettre de F Fillon du De même RFF rappelait les avis sur EAPS et l'enquête publique que ce système n'existe pas

« il y a confusion dans l'esprit des partisans du pendulaire entre l'expertise précédente valorisant un système qui n'existe pas avec la réalité d'aujourd'hui » Rapport de la Commission d'enquête LGV Bretagne p62 (15 novembre 2006)

Or la situation est différente depuis cette semaine : « **le système de pendulation sera en place sur [des](...) TGV mais ne sera activé qu'au-delà de Rennes** » comme l'a déclaré Monsieur Le Driant, Président de la Région Bretagne, et confirmé Madame Idrac, Présidente de la SNCF.

les Sarthois et Mayennais soient scandalisés de se sentir roulés par RFF, la SNCF. Certains élus, notamment Bretons, étaient au courant de la faisabilité de cette solution alors que pour d'autres, et la commission, il y a manifestement eu dol. L'avis des citoyens, des élus et de la conclusion de l'enquête publique n'aurait sans doute pas été identique sans cette tromperie.





Le Mot du Président

3h Paris - Brest

L'objectif du cahier des charges de 3 heures entre Paris et Brest bien que cité par le Ministère, la Commission et la Présidente de la SNCF **reste non fondé sur la forme et le fond.**

Sur la forme c'est là aussi un mensonge : l'objectif de 3h ne figure pas au cahier des charges.

Le souhait de mettre Brest et Quimper à 3h de Paris a été formulé (parmi beaucoup d'autres) lors du débat préalable d'octobre 1994 à février 1995 mais cette proposition n'**a pas été retenu dans le cahier des charges** du 9 mai 1995 qui prévoit au contraire de concilier deux objectifs :

- « **Assurer le gain de temps le plus important possible**, notamment pour améliorer les temps de parcours pour les zones les plus excentrées ;
- **Chercher à réduire au maximum les coûts... »**



Le Mot du Président

3h Paris - Brest

Sur le fond : la recherche de l'utilité publique nécessite de prendre en compte le gain de temps non pas comme **un absolu (3h)**, mais en faisant le bilan des **inconconvénients/avantages associés par rapport aux alternatives**.

Or, il n'y jamais eu **d'études indépendantes** sur l'alternative pendulaire à l'Est de Rennes.

Néanmoins, la commission d'enquête a souligné que le rapport avantage/inconvénient lié au gain de temps est en la **défaveur de la LGV**.

« la Commission constate que les inconvénients socio-économiques et humains du projet de ligne à grande vitesse entre Le Mans et Rennes sont très élevés si on ne considère que le seul gain de temps obtenu sur ce parcours et dont il est difficile d'évaluer le bénéfice. » Rapport de la Commission d'enquête p214 (15 novembre 2006)





Le Mot du Président

3h Paris - Brest

Les objectifs du cahier des charges (gain de temps/ réduction des coûts) seraient mieux atteints avec un TGV pendulaire sur ligne existante rénovée dont le coût est de **12 M Euros à la minute gagnée contre 66 M Euros pour une LGV.**

La rénovation des lignes existante est plus économique que la LGV dans ses travaux (**400ME contre 3Md E**) et son entretien (1 ligne au lieu de 2).

Alors que la dette publique de la France représente 1100 Md E et ne respecte pas nos engagements Européens, il serait incompris des citoyens que les élus ne contestent pas un **projet sélectionné au vue d'un gain de temps en négligeant un surcoût de 2,6MdE financé par les impôts.**





Le Mot du Président

3h Paris - Brest

La ligne existante rénovée bénéficierait également au **TER** et au **Fret**.

Elle éviterai le saccage de 182km de campagnes, exploitations, bassins de vie. Elle éviterai les accidents mortels sur passage à niveaux.

Le TGV pendulaire sur ligne existante rénovée permet à la fois au **gain de temps significatif** et un **développement durable** prenant en compte les finances, les transports, l'environnement et la vie des citoyens.

- ⇒ demander au Ministère des Transport de ne pas transmettre le dossier en l'état au Conseil d'Etat mais de faire réaliser une étude indépendante sur le TGV pendulaire sur ligne existante rénovée entre Connerré et Rennes,
- ⇒ à cette action s'associent maintenant nombre d'élus, notamment ceux réunis à Degré le 12 février.

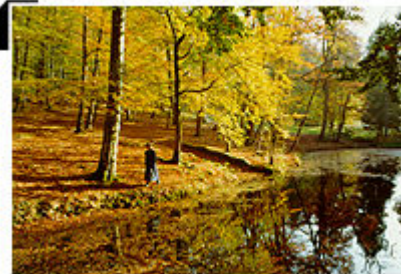


Les Actions réalisées en 2006

- ✓ Réaction à l'enquête d'utilité Publique :
 - ✓ Présence en mairies
 - ✓ Dossier présenté aux commissaires
- ✓ Reportages, articles, communiqués de presse
- ✓ Courriers aux ministres,...



Quitus Moral



Les Comptes 2006



- ✓ Recettes
- ✓ Dépenses
- ✓ Solde

Les Comptes 2006

Recettes

✓ Solde 01/01/06	1 176
✓ Dons	706
✓ Cotisation 2006	<u>450</u>
✓TOTAL	2 332



Les Comptes 2006

Dépenses

✓ Frais bancaires	22
✓ Affranchissements	48
✓ Parution Ouest France	382
✓ Achats DVD, ruban fax	67
✓ Transport	<u>69</u>
✓ TOTAL	588



Les Comptes 2006

Solde

✓ Solde 31/12/2006 1744

Associations ayant payé la cotisation 2006 :

Degré

La Quinte

La Milesse

Changé de train

Défense de la Gée

Il manque Chantenay qui doit donner 70€



Quitus Financier



Assemblée Générale 3 mars 2007

Les Actions 2007



- ✓ Courriers aux élus
- ✓ Courriers aux ministres
- ✓ Avis au Conseil d'Etat
- ✓ Action contre l'éventuelle DUP

Élection du nouveau bureau



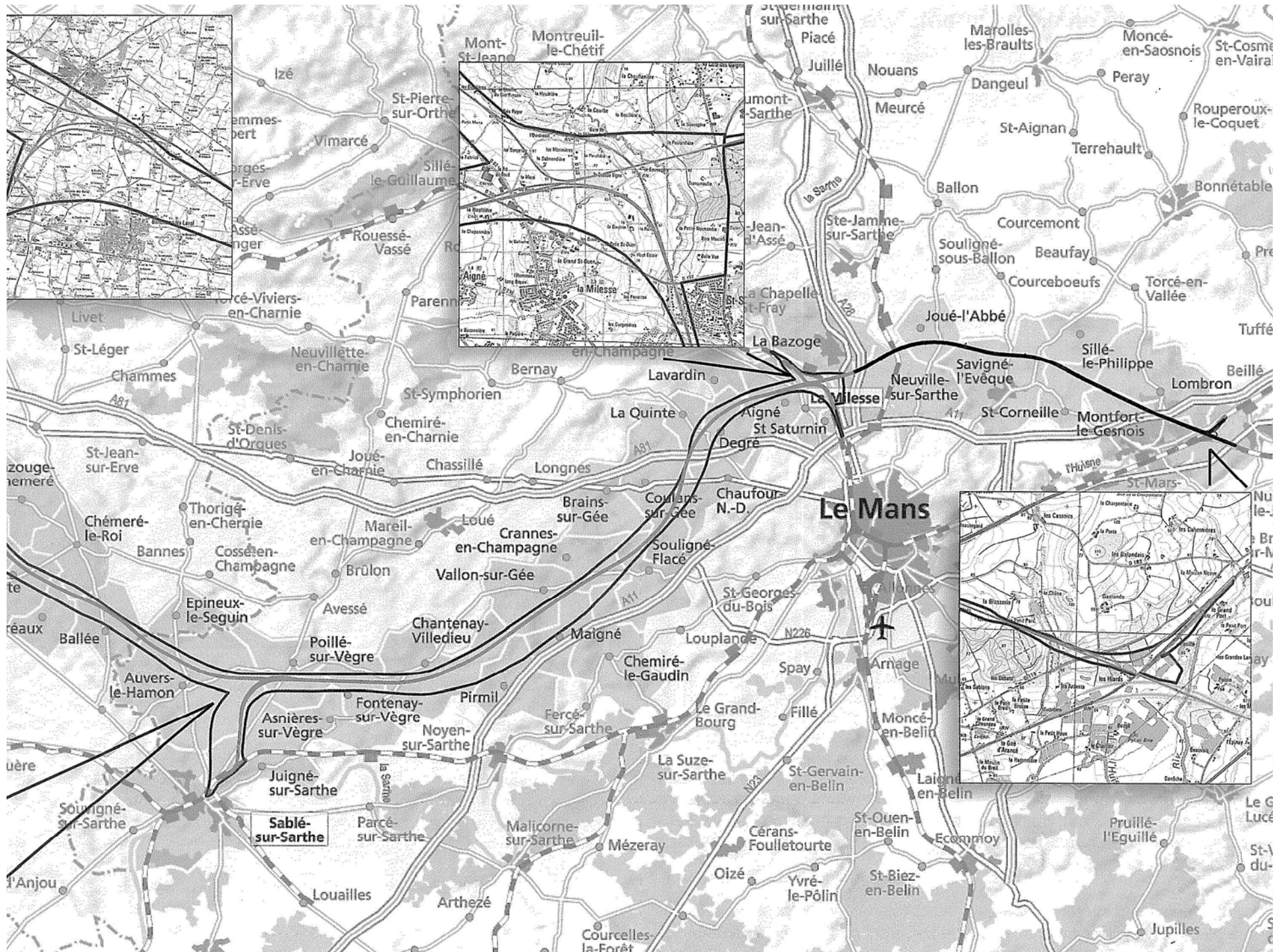
Assemblée Générale 3 mars 2007

Assemblée Générale



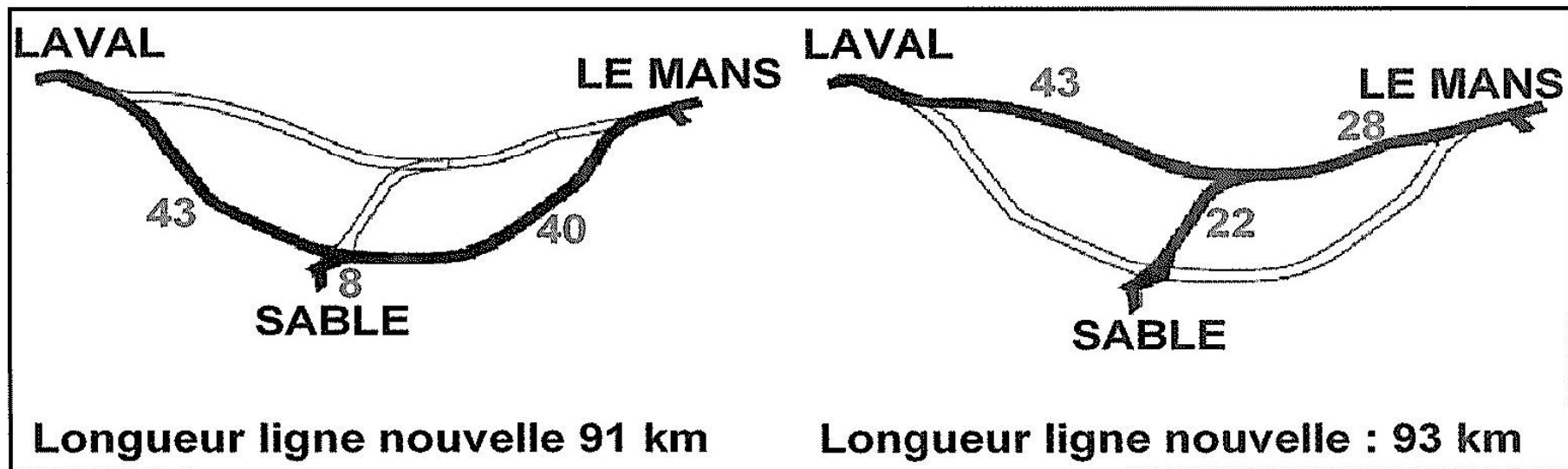
Merci de votre soutien !

3 mars 2007



Fuseau B4 = erreur décisionnelle : Un tracé plus long

Il faut noter qu'en termes de linéaire de ligne nouvelle à construire, le choix du tracé entre Le Mans et Laval était indifférent. Le fuseau le plus au sud, présentant la plus longue section commune aux deux branches, est celui qui conduit au plus faible linéaire total de ligne nouvelle à construire.



Linéaires de LGV à construire en fonction des fuseaux des études préliminaires

Réalité : si l'objectif est le gain de temps maximum Paris-Brest :

Longueur Ligne nouvelle fuseau B1 71 Km

Longueur ligne nouvelle fuseau B4 83 Km +12 km = +17%

