



**Oui
à la Charte de l'Environnement**



Depuis sa promulgation au J.O n° 51 du 2 mars 2005, la **Constitution Française** comprend une Charte de l'Environnement.

Cette Charte de l'Environnement incluse dans la Constitution Française considère :
 « *Que l'environnement est le patrimoine commun des êtres humains, »*
 « *Que la préservation de l'environnement doit être recherchée au même titre que les autres intérêts fondamentaux de la Nation »*
 Et Proclame que : « *Art. 6. - Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social »*

La Fédération ALTO regroupe les associations de lutte contre la ligne nouvelle du TGV Ouest Connerré-Le Mans-Rennes. Conformément à ses statuts et à la Constitution Française, ALTO propose un développement durable pour le TGV et soutient un projet de **TGV pendulaire sur ligne existante en alternative au projet actuel de TGV sur ligne nouvelle**. (CF détail au dos)

La Fédération ALTO agit depuis sa création pour proposer des alternatives et préserver l'environnement. Ses récentes initiatives en témoignent :

- ✓ Réalisation en 140 000 exemplaires et distribution par publipostage d'un tract de sensibilisation à l'alternative du Pendulaire
- ✓ Organisation d'une manifestation le 26 février devant la Préfecture de la Sarthe
- ✓ Réalisation de 15 000 cartes postales à envoyer au Président de la République
- ✓ Recours devant le Tribunal Administratif.



Pour ses actions, la Fédération ALTO a besoin de fonds.

Nous vous remercions pour votre soutien et vous proposons de renvoyer le coupon ci-dessous accompagné de votre éventuelle participation financière à la

Trésorière de la Fédération ALTO,
 Marie-Claire Mahé
 Breil Métier
 72430 Chantenay-Villedieu



- Je soutiens les actions de la Fédération ALTO pour la préservation de l'environnement,
- Je participe financièrement aux actions d'ALTO. Ci-joint mon chèque de.....Euros libellé à l'ordre d'ALTO et adressé à :

Nom :
 Prénom :
 Adresse :
 e-mail :
 Téléphone :
 Signature :

Trésorière de la Fédération ALTO,
 Marie-Claire Mahé,
 Breil Métier
 72430 Chantenay-Villedieu

| | TGV sur ligne nouvelle | TGV Pendulaire |
|---------------------------------|---|---|
| <u>Rapidité</u> | <p>⊗ Plus lent :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ La première minute gagnée ne le serait pas avant 2012, date prévue de fin des travaux avec la ligne nouvelle, ✓ Or il est indispensable et urgent que les Bretons aient au plus vite un TGV plus rapide qu'aujourd'hui. | <p>⊗ Plus rapide :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Minutes gagnées tous les mois au fur et à mesure de l'avancement de la modernisation de la ligne existante. ✓ Temps de parcours équivalent dès 2009 à ce que ferait la ligne nouvelle en 2012. |
| <u>Ecologie/ Patrimoine</u> | <p>⊗ Désastreux :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Nécessite le rachat de terres et de maisons, leur destruction et le saccage de notre bocage. ✓ Ravage les campagnes sur un tracé en serpentin : Nord du Mans, Sud à Sablé, Nord de Laval, Sud de la RN157, Nord de Rennes. | <p>⊗ Respectueux :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Utilise le tracé existant en y redressant certaines courbes et en supprimant les passages à niveaux. ✓ Evite les pollutions visuelles, sonores, de l'environnement et du patrimoine généré par une nouvelle ligne. |
| <u>Modernité</u> | <p>⊗ Dépassé :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Technologie d'il y a 30 ans, ✓ Date de l'époque du Concorde, ✓ C'est un produit révolutionnaire pour son époque mais il existe aujourd'hui des trains grande vitesse bien plus performants sur le plan rapidité / coût (incluant le coût économique et écologique). | <p>⊗ Moderne :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Les autres pays voulant se doter de train à grande vitesse ont choisi le train pendulaire issu de la dernière Technologie (Italie, Suisse, Allemagne, Angleterre, Canada...) développé par le même fabricant français que le TGV : ALSTOM (cf. articles ci-dessous). |
| <u>Compétitivité</u> | <p>⊗ In-exportable :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Construire une ligne nouvelle pour un train est trop coûteux, ALSTOM sait que le TGV n'a aucun avenir hors de France. | <p>⊗ Compétitif :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ ALSTOM produit des pendulaires et les vend à l'étranger en concurrence avec Bombardier et Hitachi. Pour être compétitif, il faudrait également les vendre en France afin de faire des économies sur le volume. |
| <u>Coût</u> | <p>⊗ Inadmissible :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 2,2Md E actuellement contre 2,0Md annoncé en 2003 et 1,8 Md annoncé en 2000, Soit 60 M d'Euros pour gagner une minute. ✓ Ces dépassements vont se poursuivre car les projets précédents (TGV Méditerranée) ont connus un dépassement de 25% du chiffre entre le démarrage et la fin du projet. | <p>⊗ Très faible :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 400 M Euros : seulement 20% du prix d'un TGV sur ligne nouvelle. Le coût de la minute gagnée est 5 fois moindre. ✓ Alors que la France ne respecte pas ses engagements européens en matière de déficit public, il est inacceptable qu'un projet soit retenu au détriment d'une alternative 5 fois moins coûteuse. |

contact@federationalto.net

Le pendulaire, choix des autres pays :

- ✓ « Le groupe Alstom a annoncé hier avoir remporté une commande de plus de 300 millions d'euros auprès de Cisalpino, la société codétenue par les chemins de fer suisses (CFF) et italiens (Trenitalia), pour la fourniture de 14 rames de trains pendulaires à grande vitesse. Leur livraison s'étalera entre mai 2007 et janvier 2008. Ces trains viendront renforcer le parc existant, en service depuis 1996, entre la Suisse, l'Italie et l'Allemagne. Les rames, composées de sept voitures, auront une vitesse maximale de 250 km/h et une capacité de 430 passagers. » communiqué de presse du 02 Mars 2004)
- ✓ « Le gouvernement britannique a, de son côté, choisi de commander au japonais Hitachi les trains [pendulaires] de sa nouvelle ligne intérieure à grande vitesse, qui reliera Londres à Ashford (Kent), dans le sud-est de l'Angleterre, à partir de 2009. Les conditions du contrat, qui porte sur la fourniture de 30 trains de 6 voitures, doivent encore faire l'objet de négociations. » (communiqué de presse du 28 Octobre 2004)