

Classe de première

GEOGRAPHIE

GEOGRAPHIE. THÈME 2.

• AMÉNAGER ET DÉVELOPPER LE TERRITOIRE FRANÇAIS

• MOBILITÉS, FLUX ET RÉSEAUX DE COMMUNICATION DANS LA MONDIALISATION

•

*Poser une
question
ouverte*

2

Énoncé:

Est-il utile pour les Agenais de construire la LGV Toulouse Bordeaux afin de relier Toulouse à Paris en 3 h 10 ?

Le mercredi 23 octobre 2013 à Paris par un **communiqué de presse de son cabinet Frédéric CUVILLIER, ministre délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche** arrête le tracé définitif des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.

Par groupes de 3 à 4 élèves, vous avez 3 heures pour réagir, soit plus temps qu'il n'en faudra au TGV pour rallier Agen à Paris dans 10 ans... peut-être !

*Choix :
Introduction de
chapitre*

*Une
production
libre*

*Réalisé
en 3
heures*

*En
groupe
(salle
info)*

Votre mission, prendre parti:

pour le projet

Habitant l'Agglomération d'Agen, vous êtes très favorable à cette décision de mettre Toulouse à 3h10 de Paris. La réalisation de cet objectif sera selon vous favorable à vos intérêts et à ceux de votre agglomération.

Imaginez alors que vous représentez les intérêts de citoyens ou d'autres acteurs de l'agglomération. Vous avez 3 heures pour produire un document qui s'adressera à ceux qui dans l'agglomération, pourraient conforter le projet par leur influence politique. Choisissez de médiatiser votre action et optez pour la production de votre choix (support libre) afin de convaincre.

contre le projet

Habitant l'Agglomération d'Agen, vous êtes farouchement hostile à cette décision de mettre Toulouse à 3h10 de Paris. La réalisation de cet objectif sera selon vous sera néfaste à vos intérêts et à ceux de votre agglomération.

Imaginez alors que vous représentez les intérêts de citoyens ou d'autres acteurs de l'agglomération. Vous avez 3 heures pour produire un document qui s'adressera à ceux qui dans l'agglomération pourraient peser de par leur influence politique pour remettre en question cette décision. Choisissez de médiatiser votre action et optez pour la production de votre choix afin de convaincre. Le support est libre.

Choix :
Introduction de
chapitre

Une
production
libre

Réalisé
en 3
heures

En
groupe
(salle
info)



Pour vous aiguiller:

4

- ▶ **Aide 1**: Découvrez le communiqué du ministre dossier 1
- ▶ **Aide 2** : (15 mn) pour collecter l'information LGV officielle allez sur le site RGPSO
- ▶ Pour rechercher des arguments de soutien ou opposition à la LGV consultez les quotidiens en ligne la Dépêche du Midi et le journal Sud-Ouest et n'oubliez pas votre manuel Magnard *p 36 et 37 et p 152 à 183*

▶



Pour vous sortir du tunnel:

5

- ▶ **Aide 3 : (30 mn après** Vous auriez relié Toulouse à Agen))
- ▶ Pensez à lister vos arguments par thèmes par exemple les horaires pour les usagers, les implications économiques, environnementales.....Servez vous des arguments de vos détracteurs pour mieux les contrer.
- ▶ (archives de la presse de 2008 à 2013)

- ▶ **Aide 4 : proposition d'organisations ur les 3 heures**
- ▶ Collectez l'information et faites le point en fin de première heure;
- ▶ 2 è heure organisation de la réponse, choix du support et collecte d'infos complémentaires
- ▶ 3^e heure la réalisation finale. Terminus!
- ▶

Démarche :

6

Au 2^e trimestre :

- **expérience du travail en groupe** (ECJS, AP) de certains logiciels (traitement de texte, powerpoint) groupes de 3-4.

- **Support et forme libre** : remise impérative du document après 3 heures

- Travaux de recherche en salle informatique mais la compétence TUIC non évaluée ici




Un premier document de travail pour amorcer les recherches

Documents complémentaires fournis après 30 mn si demande puis accessibles librement en fin de première heure + conseils

Fiche d'évaluation de capacités, méthodes et compétences

qui seront évaluées individuellement ou collectivement (dans le groupe de travail)

7

| capacités méthodes et compétences | critère de réussite | Points attribués | Acquis  | Voie Acquis  | Non Acquis  | Les attentes du prof sur la TaCo |
|-----------------------------------|---------------------|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
|-----------------------------------|---------------------|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|

II- Maitriser des outils et méthodes spécifiques

| | | | | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|--|--|--|----------------------------------------------------------|
| 1)-Exploiter et confronter les infos Cerner le sens général d'un corpus documentaire et le mettre en relation avec la situation géographique | savoir sélectionner les meilleurs documents issus des ressources externes (Internet, dossiers, manuel) | 2 | | | | utiliser les faits les plus significatifs pour persuader |
| 2)- Organiser et synthétiser les infos mettre en récit | savoir bien réaliser les productions adéquates (rédaction ou expression graphique, organigrammes...) | 6 | | | | exposé clair et bien argumenté |

III Maitriser des méthodes de travail personnel

Fiche d'évaluation de capacités, méthodes et compétences

qui seront évaluées individuellement ou collectivement (dans le groupe de travail)

Les attentes du prof sur la TaCo
8




| capacités méthodes et compétences | critère de réussite | Points attribués | Acquis ☺ | Voie Acquisition ☹ | Non Acquis ☹ | Les attentes du prof sur la TaCo |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|----------|--------------------|--------------|---------------------------------------------------------------------|
| III Maitriser des méthodes de travail personnel | | | | | | |
| 1)-Développer son expression personnelle et son sens critique développer un discours écrit construit et argumenté | savoir convaincre par l'écrit (textes, slogans... dessins) (cf compétence n°1 maitrise de la langue) | 6 | | | | capacité à maitriser la syntaxe, à bien présenter l'argumentation |
| participer à la progression en sollicitant des éclairages ou explications nécessaires (avec mesure) | Savoir utiliser les connaissances des autres (ou du professeur : conseils, « coup de pouce ») pour faire avancer le sujet | 2 | | | | Si trop de sollicitations, notation dégressive) |
| 2)- Préparer et organiser son travail en autonomie mener à bien une recherche au sein d'un groupe | Montrer son aptitude à travailler avec les autres, initiative, partage aide... (cf Compétence n°7 collègue :autonomie initiative= | 2 | | | | évaluer l'implication de l'élève dans le groupe, son investissement |

IV D'autres compétences du collège valorisées (ressources internes)

Fiche d'évaluation de capacités, méthodes et compétences

qui seront évaluées individuellement ou collectivement (dans le groupe de travail)

9

| capacités méthodes et compétences | critère de réussite | Points attribués | Acquis  | Voie Acquis  | Non Acquis  | Les attentes du prof sur la TaCo |
|-----------------------------------|---------------------|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
|-----------------------------------|---------------------|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|

IV D'autres compétences du collège valorisées (ressources internes)

| | | | | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---|--|--|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Avoir des connaissances (savoir valoriser l'apport des chapitres précédents dans votre production) | compétence n° 3 principaux éléments de culture scientifique et compétence n° 5 culture humaniste | 2 | | | | on attend l'utilisation de quelques mots clés parmi ceux-ci : axe européen, effet tunnel, développement durable, Métropole, mobilités |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---|--|--|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

1 Le Document d'appui

10

1

Frédéric CUVILLIER arrête le tracé définitif des LGV Bordeaux-Toulouse **Frédéric CUVILLIER** arrête le tracé définitif des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax Paris, le mercredi 23 octobre 2013

La première phase comprendra deux lignes nouvelles

Disposer d'infrastructures de transport performantes est une priorité pour répondre aux besoins de mobilité de nos concitoyens et renforcer l'attractivité de nos territoires. Le développement des infrastructures de transports constitue un enjeu économique majeur, en termes de contribution à la croissance et à la création d'emplois. A la suite des recommandations de la Commission « Mobilité 21 », le Gouvernement a défini une nouvelle politique responsable des infrastructures, capable de répondre aux besoins de mobilité quotidienne des Français, mais également de ne pas tourner le dos à la grande vitesse.

Ainsi, la priorité doit être donnée à l'amélioration durable des réseaux existants afin d'assurer une meilleure qualité de service, de régularité et de confort pour les usagers.

Pour autant, les grands projets se poursuivent parallèlement dans le cadre d'une programmation réaliste et soutenable d'un point de

vue financier. Le Gouvernement s'est ainsi fixé comme référence un scénario, ambitieux et responsable, reposant sur l'engagement de

30 milliards d'euros de grands travaux d'ici 2030 pour accélérer le traitement des nœuds ferroviaires, lancer la réalisation d'un nombre important des grands projets ou développer les liaisons entre les territoires.

Dans ce contexte, Frédéric Cuvillier a pris ce jour une décision fondamentale pour le Grand projet ferroviaire du sud-ouest (GPSO), constituée des lignes nouvelles entre Bordeaux et Toulouse, d'une part, et Bordeaux et la frontière espagnole, d'autre part.

Cet aménagement s'inscrit ainsi dans le prolongement de la ligne à grande vitesse Tours – Bordeaux, en cours de réalisation pour une mise en service en 2017.

Le ministre a notamment arrêté le tracé définitif du projet et défini un schéma de réalisation du GPSO selon deux phases: L'une entre Bordeaux et Toulouse, avec l'objectif d'une mise en service à l'horizon 2024. Toulouse sera alors à 3h10 de Paris, soit un gain de temps supplémentaire d'une heure (qui s'ajouteront aux 50 minutes de gain de temps dès la mise en service de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux en 2017). Coût total de la ligne nouvelle Bordeaux -Toulouse : 5,9 milliards d'euros, l'autre entre le Sud-Gironde et le raccordement nord de Dax, avec l'objectif d'une mise en service à l'horizon 2027. Bayonne sera alors à 3h25 de Paris (...)

La première phase fera l'objet d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique au premier semestre 2014.

La seconde phase sera constituée de la ligne nouvelle entre Dax et la frontière espagnole avec l'objectif d'une mise en service au plus tard en 2032(...)

Document officiel publié sur www.gpso.fr/

Document
pour
amorcer le
travail
d'équipe
en début
de
première
heure

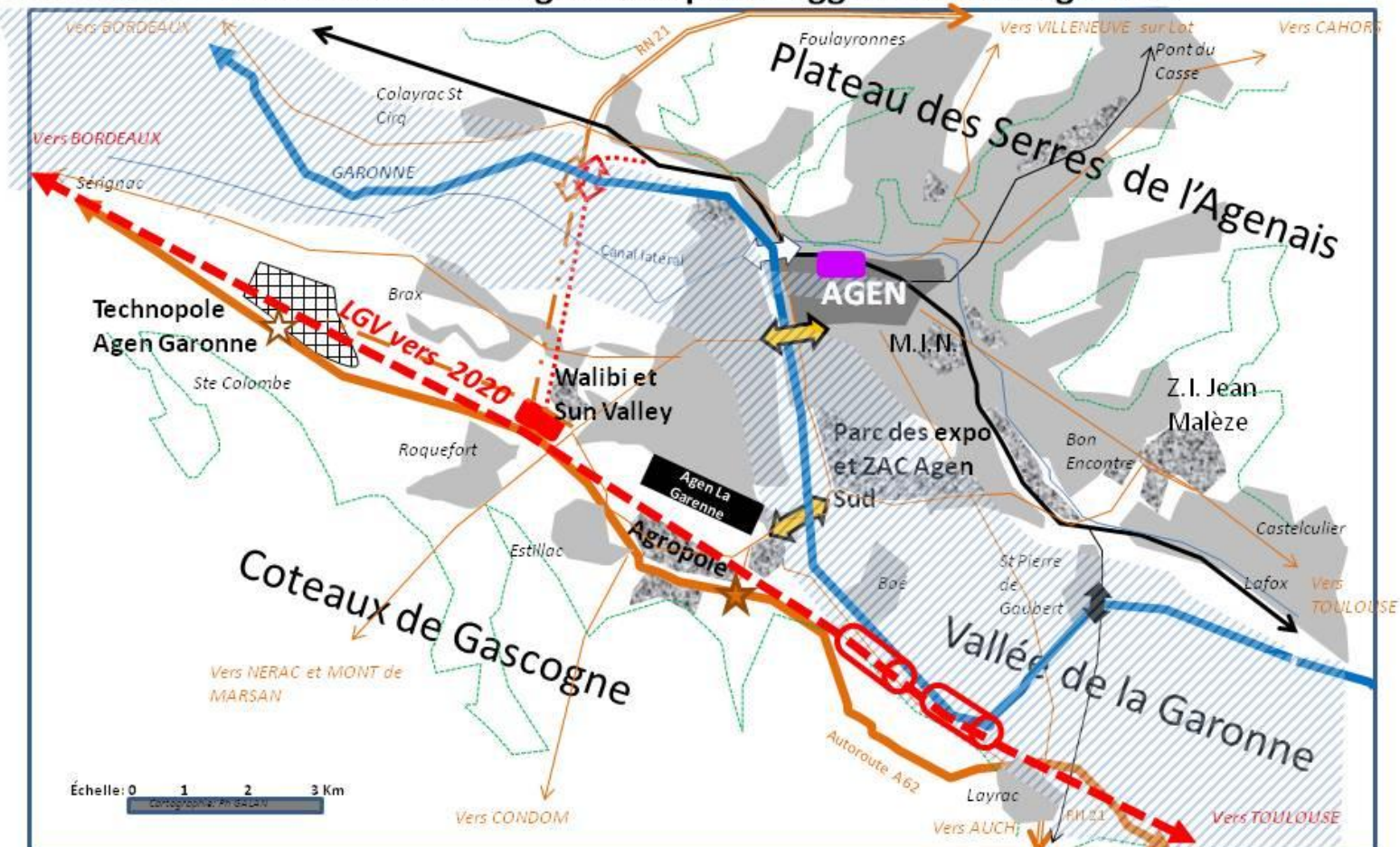
2 Le dossier documentaire

11

Docs en vrac, gare au triage mal fait!

2

TGV et LGV : des choix d'aménagements pour l'agglomération agenaise



Échelle: 0 1 2 3 Km
cartographe: PH. GUYARD

Un site naturel contraignant de la Moyenne Garonne

- Flleuve Garonne
- Zones inondables de la Garonne et de la Masse
- Coteaux de l'agenais entre Garonne et les collines de Gascogne au S et les plateaux du pays des Serres de l'Agenais au N

Une agglomération dynamique

- Centre ville
- Banlieues et autres bourgs de l'agglomération
- Zones d'activités (industries, commerces, loisirs)
- Projet de zone d'activité d'intérêt régional
- Projet de nouvel échangeur autoroutier

Les infrastructures actuelles

- Voie ferrées et pont
- routes et ponts routiers
- Canal et pont-canal
- Autoroute A 62 Bordeaux Toulouse et son échangeur aéroport

Le projet LGV TGV générera de nouvelles infrastructures

- Gare rénovée pour TER mais souhaitée LGV par les anti-LGV
- Projet Gare LGV rive gauche validé en 2013
- Nouveau tracé LGV validé en 2013 avec tunnel
- Barreau TER et pont ferroviaire vers gare rive gauche.
- Nouveau barreau routier Camelat / Gare rive g. et pont
- Projet de doublement de la voie RN 21 vers Agen

APPEL POUR LE TGV GRAND SUD

Les Midi-Pyrénéens veulent leur TGV...

**Midi-Pyrénées, la plus grande région de France...
Toulouse, 4^e ville française...
Et nous n'aurions pas le TGV ?**

Mesdames et Messieurs les députés, le 13 mai, lors du débat sur les infrastructures de transport, à l'Assemblée Nationale, exigez Toulouse-Paris en 3 heures, en 2016.

La ligne Atlantique-Méditerranée, ce sera aussi : Toulouse-Bordeaux en 1h, Toulouse-Marseille et Toulouse-Barcelone en 1h30, Toulouse-Lyon en 2h30, Toulouse-Saragosse en 2h50, Toulouse-Madrid en 4h. Et vice versa, chacun l'aura compris.

Monsieur le Premier Ministre, entendez-nous.

Le 11 avril, au Conseil Régional, à Toulouse, la Région, les Conseils Généraux (Ariège, Gers, Haute-Garonne, Hautes-Pyrénées, Lot, Tarn, Tarn-et-Garonne), le Conseil Économique et Social Régional, les grands organismes à vocation économique de Midi-Pyrénées se sont engagés pour :

- Le respect par l'État du Contrat de plan État-Région,
- Le TGV Grand Sud à l'horizon 2016.

Rejoignez leur appel.



3 absence de TGV : un handicap
pour la région Midi-Pyrénées

Affiche de la Région Midi-Pyrénées, 2005.

Le Petit Bleu de Lot-et-Garonne

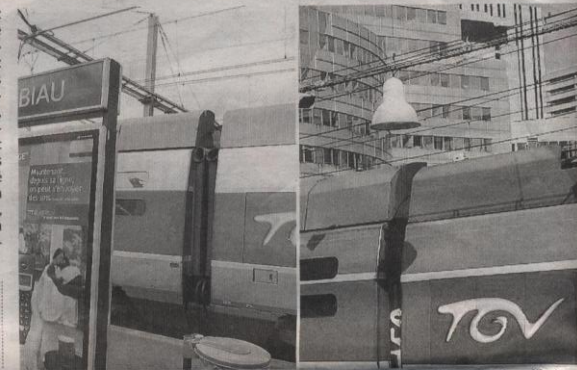
LE TGV POUR LE GRAND SUD

Ambition: Toulouse à 3 heures de Paris, à 1 heure de Bordeaux.

Ce TGV qui va tout changer

Vingt-cinq ans que ce TGV est attendu. Les habitants de Midi-Pyrénées devront encore s'armer de patience pendant une (longue) décennie. Ce temps est nécessaire aux décisions et études techniques, aux procédures, aux travaux. Mais la voie est enfin ouverte: à la lumière du débat public organisé en 2006 et de ses études commerciales, Réseau Ferré de France, l'organisme chargé de la gestion des voies ferrées du pays, a décidé de réaliser la liaison à grande vitesse ferroviaire Paris-Toulouse par Bordeaux.

LE COÛT DE CETTE LIGNE SERA DE PRÈS DE 3 MILLIARDS DE FRANCS. LA SOLUTION DE FINANCEMENT PASSERA PAR UN ACCORD PRIVÉ-PUBLIC.



De Matabiau, et de plus à la gare Montparnasse: 3 heures en 2016 au lieu de 6 aujourd'hui.

Si le calendrier est respecté (voir encadré), si les financements sont bouclés, fin 2016 début 2017, la capitale et le Capitole seront reliés en 3 heures par TGV. Les conditions incitent à la prudence. Car comme pour les autres lignes ouvertes au cours de la décennie écoulée, la marche vers la grande vitesse sera encore longue. Le choix de Réseau Ferré de France implique la réalisation d'une nouvelle ligne à grande vitesse longue de 200 kilomètres entre Toulouse et Bor-

deaux. Elle prolongera vers le Lot-et-Garonne et Midi-Pyrénées les tronçons Tours-Angoulême et Angoulême-Bordeaux dont les travaux doivent commencer en 2009. Cette ligne aura vocation à être poursuivie vers la Méditerranée sur ce grand corridor entre les deux mers. Aux 5 milliards trouver pour financer la nouvelle ligne entre Tours et Bordeaux, l'Etat et RFF devront en ajouter 3 pour réaliser la tota-

lité de la liaison Paris-Toulouse et de nouvelles gares à Montauban et Agen. La solution passe forcément par un financement privé public avec la participation des collectivités locales et de la SNCF. La question déterminante au cours des cinq ans à venir sera de savoir combien chacun pourra apporter pour réaliser cette grande ambition quibouleversera le paysage, l'économie et la vie du Grand sud et de ses habitants.

CALENDRIER

2006-2009. Etudes préliminaires pour déterminer un fuseau de tracé sur une bande d'un kilomètre de large entre Toulouse et la sortie du Lot-et-Garonne. L'Etat devra décider où passe précisément la voie ferrée. Ces études, dont le coût sera de 65M€, seront prises en charge pour moitié par l'Etat et les collectivités. La décision sur la partie entre le Lot-et-Garonne et Bordeaux sera prise dans un second temps.

2009. Déclaration d'utilité publique.

2009-2011. Achat des terrains, études techniques et lancement des appels d'offres.

2012-2016. Travaux pour une mise en service fin 2016 début 2017.

ETUDES Deux ans pour trancher trois interrogations.

Tracé, gares: l'heure des choix

Outre le financement, des points restent en suspens à l'issue des cinq premières années de procédure.

1. QUEL FUSEAU DE TRACÉ ENTRE LE LOT-ET-GARONNE ET BORDEAUX ?

Trois options s'offrent à RFF pour réaliser le tronçon entre le confluent du Lot et de la Garonne et Bordeaux

- Un tracé au sud de la Gironde via Captieux. Il aurait le double mérite d'être le moins onéreux et de desservir à la fois la LGV Toulouse-Bordeaux et la LGV Sud Europe atlantique entre Bordeaux

et Hendaye.
- Un tracé parallèle à l'autoroute A 63.

2. QUELLES GARES ?

A Toulouse et Bordeaux l'unanimité est réunie pour que le TGV arrive à Matabiau et à Saint-Jean. De nouveaux aménagements seraient nécessaires, mais la SNCF dispose de terrains suffisants pour les réaliser. À Montauban, en revanche, l'idée serait de réaliser

une nouvelle gare au sud de la ville, proche de l'échangeur de l'A 62, au cœur d'une nouvelle zone d'activités. À Agen, le même projet existe, défendu par le département et la chambre de commerce alors que la municipalité préférerait la gare actuelle.

3. RIVE GAUCHE OU RIVE DROITE EN HAUTE-GARONNE ?

Entre la sortie de Toulouse, à Saint-Jory et le Tarn-et-Garonne la ligne nouvelle peut soit être parallèle à la ligne actuelle, soit être construite sur la rive gauche.

AGEN

le chiffre

7,8

LGV > financement. Selon le dernier des documents écrits de Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO), le coût prévisionnel (2009) du tronçon Bordeaux-Toulouse est estimé à 7,8 milliards d'€. Les opposants s'attendent à une note plus salée, approchant les 10 milliards.

Qu'en pensent-ils ?

«Wait and see»

Cofinanceurs, pour la part départementale du tronçon Bordeaux-Toulouse, le président de l'agglomération Jean Dionis et le président du conseil général Pierre Camani attendent que le ministre des Transports Frédéric Cuvellier rende sa copie. «La commission va bien finir par accoucher un jour...», glisse le maire d'Agen, qui n'entend pas lire dans le marc de café pour savoir si le projet va être retenu ou pas. «La tendance est quand même à un report de la Bordeaux-Espagne, qui serait plus retardée que Bordeaux-Toulouse. Mais si le report est trop long, la question de la maintenance de la ligne actuelle sera à nouveau posée. En revanche, cela n'a

ligne à grande vitesse

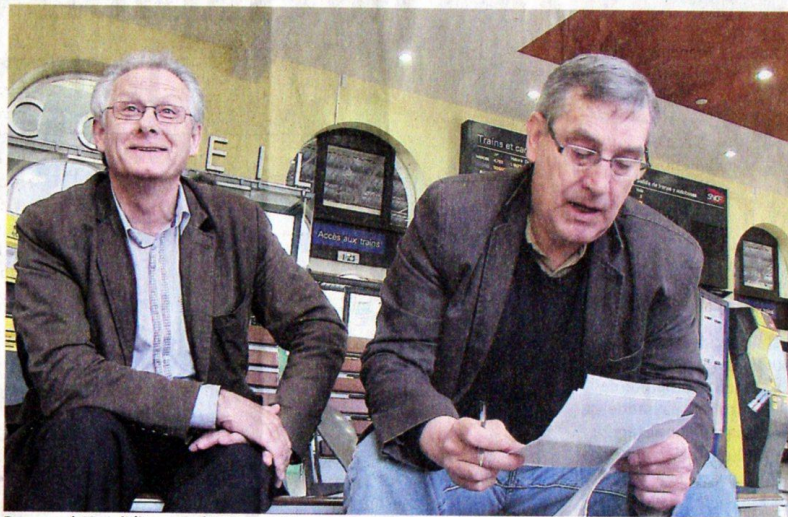
L'appel d'ALternatives LGV

l'essentielle L'association d'élus ALternatives LGV lance un appel aux politiques de la région pour que soit étudié plus en profondeur l'aménagement des voies ferrées existantes.

Le hasard continuant de toujours tomber sur la bonne date au calendrier des opposants à la ligne à grande vitesse, deux porte-parole de l'association ALternatives LGV ont pris la parole hier matin au moment même où deux députés (*) remettaient à Jean-Marc Ayrault le Premier ministre un rapport sur la nécessité ou pas de poursuivre les investissements sur ces voies nouvelles.

«L'argent n'y est pas»

Entre bruits de marteau-piqueur - la gare d'Agen est en travaux - et arrivée de train, Raymond Girardi et Bernard Faucon-Lambert ont l'intime conviction que la LGV Bordeaux-Toulouse doit finir sa course sur une voie de garage. «Tout nous laisse à penser qu'elle ne se fera pas» dit le premier, s'appuyant sur l'astronomique impact financier demandé, près de 8 milliards d'€ pour les 255 km entre les deux capitales et 250 milliards d'euros pour l'en-



Raymond Girardi (à gauche) et Bernard Faucon-Lambert (à droite) militent depuis trois ans pour l'aménagement des lignes existantes entre Bordeaux et Toulouse. / Photo St.B.

tionnal des infrastructures de transport (SNIT). Selon le duo du non à la LGV d'ALternatives LGV, l'État doit s'engager à hauteur de 125 milliards d'euros «avec un engagement annuel ramené à deux milliards. C'est totalement irréalisable».

Girardi et Faucon-Lambert dicit, deux membres de la commission

cours d'une rencontre. L'argent n'y est pas et, de toute façon, le problème reste de financer les aménagements de transports pour le Grand Paris, qui est prioritaire.»

Table ronde

Suivant la ligne consistant à

«Il faut un tour de table pour envisager la refondation de la ligne existante.»

penser que la LGV Bordeaux-Toulouse ne sera pas au futur alternatif. ALternatives LGV.

UN CAFÉ DANS LE TRAIN

Classé comme «sujet majeur pour les municipales de 2014» selon Patricia Henry, la présidente de l'association, la LGV et l'avenir de la gare en centre-ville sont les thèmes d'un Café citoyen d'Agen, bien dans ma ville, ce soir (20h30) au Café Foy à Agen. Intervenant pour, le premier adjoint d'Agen Bernard Lusset. Intervenant contre, le conseiller régional écologiste Bernard Péré.

de double Bernard Faucon-Lambert. «Aujourd'hui, le combat est de dire oui à la refondation des lignes existantes. Tous les grands élus ne l'ont jamais envisagée». La proposition d'ALternatives LGV tombe à pic puisqu'à l'initiative de la Coordination 47 des associations qui militent aussi dans le même sens, des contacts ont été pris au conseil général, par le biais d'un des opposants, le conseiller général d'Astaffort Michel Esteban. But de l'opération, provoquer une réunion avec les vice-présidents de la collectivité (dont Raymond Girardi...) pour vanter les mérites de ces propositions alternatives. Et, pour finir avec ces histoires de calendriers qui se juxtaposent, la commission Mobilité 21 doit rendre sa copie avant l'été, concernant les projets LGV à conserver, à reporter, à abandonner.

St.B.

(*)Jean-Louis Bianco et Jacques Auzette.

LE TGV POUR LE GRAND SUD

Des impacts économiques et écologiques positifs.

Pourquoi ce TGV est rentable

Réponse à un besoin de déplacements, outil indispensable à la préservation de l'environnement et au développement économique: les atouts du TGV sont multiples.

UN ATTRAIT COMMERCIAL

Avec une liaison en 3 heures entre Paris et Toulouse, le chemin de fer engrangerait quelque 3 millions de passagers supplémentaires par rapport à la fréquentation actuelle. Un million de passagers serait «détourné»

**LE TGV RÉCUPERERAIT
60% DE PARTS DE MARCHÉ
SUR LES DÉPLACEMENTS EN-
TRE PARIS ET TOULOUSE**



mandent des réserves importantes les zones d'activité se développent aujourd'hui autour de ces noeuds ferroviaires et routiers. Ainsi en Tarn-et-Garonne, l'agence de développement économique du département (ADE 82) prépare une plateforme logistique au carrefour des autoroutes A 20-A62 au sud de Montauban, sur les communes de Montbartier et Labastide Saint-Pierre. «La présence du ferroviaire y est indispensable. Nous serons pointilleux sur l'aménagement environnemental de cette zone voisine de l'autoroute.

Cette plate-forme doit être connectée à la ligne actuelle qui

Layrac //

L'équipe municipale du maire de Layrac, Pierre Pujol, a proposé un tracé alternatif pour la LGV, avec pour objectifs d'éviter à leur commune un impact économique et social du projet mené par RFF.

LGV, leur d'espoir à Layrac



L'équipe de Pierre Pujol a plâché sur un nouveau tracé qui semble t'il a convaincu l'ensemble des élus de l'agglomération.

L'équipe de Pierre Pujol, nouvellement élue à Layrac, a réexaminé dès son installation, les tracés présentés par RFF pour le passage de la LGV sur la commune de Layrac. Le tracé H226, issu d'une étude commandée par la CAA pour préserver au mieux Garonne et le bourg de Boé, a été retravaillé par RFF. Ainsi, le nouveau tracé H228, abaissé de 3m par rapport aux 14 m du H226, est censé diminuer l'impact de la LGV sur la commune. Pour Pierre Pujol, ce tracé H228 n'est pas pour autant la bonne solution pour sa commune : « Le tracé reste inchangé, menaçant toujours autant le village d'un point de vue foncier, économique et social » explique le maire. « En effet, ce tracé condamne 6 entreprises layracaises

dont 3 commerces représentant 37 emplois induits, détruit 55 bâtiments dont 25 maisons d'habitation obligeant 59 Layracais à se reloger. De plus, le tracé H228 ne tient aucun compte de l'aspect humain ni du patrimoine historique de Layrac : il détruit deux sites archéologiques, passe sur le château de la Gravade et à moins de 500m de 3 sites classés, la Maison Forte de Bois Renaud, l'Eglise Clunisienne Saint Martin et la Tour-Clocher, bafouant les règles établies par les architectes des Bâtiments de France.

Enfin, et c'est sans doute le plus grave, du point de vue de la sécurité, le tracé H228 prévoit la construction d'un talus de presque 600m en avant de celui existant déjà très pénalisant de l'A62, faisant ainsi un double obs-

taclé à l'écoulement des eaux du Gers en cas de crue. »

Par conséquent, afin de préserver au mieux son patrimoine économique, social et culturel, le groupe de travail de Pierre Pujol a présenté dès le 3 décembre à RFF, puis au préfet de Lot-et-Garonne le 6 décembre, une solution alternative au tracé H228 si néfaste pour Layrac.

Un impact considérablement réduit...

« Ce tracé alternatif permet de préserver 4 entreprises et 30 emplois, épargne 33 bâtiments dont 13 maisons d'habitation, et préserve l'essentiel du Patrimoine historique » explique Jérôme Benoît, élu en charge du transport à Layrac. « En matière de sécurité des populations, le tracé prévoit le franchissement du Gers en aérien sur un viaduc de 800m de long situé à 900m des premiers bâti-

ments inondables. Cet ouvrage d'art, à intégrer dans le paysage de plaine situé entre l'autoroute et la Garonne, ne devrait pas perturber les crues de Garonne car il serait parallèle au flux des eaux. »

Principal reproche : 290km/h seulement !

Le nouveau tracé proposé comprend la construction d'un viaduc de 800m de long situé entre 10,50m et 6m du sol (au même niveau que l'A62), alors que le tracé H228 de RFF demande 3 ouvrages d'art : « Un viaduc de 540m sur le Gers, et deux ponts de 100m chacun pour franchir deux fois l'autoroute, soit 740m de construction à plus de 10m du sol. Les coûts des constructions seront donc voisins. » Cependant, et c'est le principal reproche émis par RFF, le nouveau tracé oblige le TGV à rouler à...290 km/h au lieu des 320km/h imposés

par le cahier des charges de RFF, ce qui occasionne sur la durée du trajet Agen-Toulouse une perte de temps de ... moins de 5 secondes !

L'étude du tracé alternatif proposé par le groupe de travail de Layrac a été examinée le 17 décembre 2012 par la commission consultative LGV présidée par le Préfet de Lot-et-Garonne, en présence des responsables RFF et des élus de l'agglomération agenaise. « Le sérieux de l'étude et l'intérêt du tracé ont été reconnus » reprend Pierre Pujol. « Cette proposition a reçu le soutien de la totalité des élus si bien que Monsieur le Préfet a décidé de la communiquer à son homologue de la Région comme une alternative crédible au tracé H228 de RFF. Il a également demandé à RFF d'étudier sérieusement le tracé alternatif proposé par l'équipe Pierre Pujol. »

Comparatif des tracés LGV selon la mairie de Layrac //

H222
320 km/h

Agen-Toulouse : 30mn

- Nécessite 2 ponts sur la Garonne.
- Perturbe la reproduction des grenouilles du bord de
- Garonne (espèces et zone protégées Natura 2000)
- Nuisances visuelles pour Boé

H228
320 km/h

Agen-Toulouse : 30mn

- Nécessite un tunnel de 50 m€ et 740 m de viaduc
- Destruction de 6 entreprises, 37 emplois, 25 habitations et du patrimoine historique layracais
- Entraîne le relogement de 59 personnes + nuisances visuelles

Projet Layrac
290 km/h

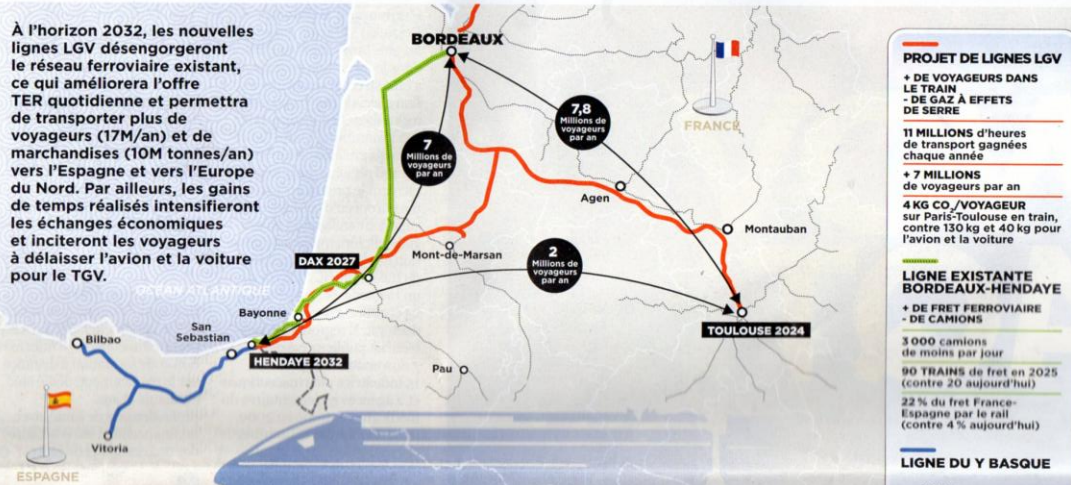
Agen-Toulouse : 30mn 05s

- Nécessite un viaduc de 800 m d'un coût de 20m€
- Préserve 5 entreprises, 30 emplois, 4 sites historiques et culturels et 80% des habitants de Layrac et Boé

LGV

Des retombées concrètes pour l'économie et l'environnement

À l'horizon 2032, les nouvelles lignes LGV désengorgeront le réseau ferroviaire existant, ce qui améliorera l'offre TER quotidienne et permettra de transporter plus de voyageurs (17M/an) et de marchandises (10M tonnes/an) vers l'Espagne et vers l'Europe du Nord. Par ailleurs, les gains de temps réalisés intensifieront les échanges économiques et inciteront les voyageurs à délaisser l'avion et la voiture pour le TGV.



8

L'ÉDITO

ALAIN ROUSSET
PRÉSIDENT DU CONSEIL
RÉGIONAL D'AQUITAINE

LGV : une victoire pour l'Aquitaine

Notre conviction et notre persévérance ont porté leurs fruits, le Gouvernement a tranché : la LGV Bordeaux-Hendaye sera bel et bien construite, avec une première étape jusqu'à Dax pour 2027 et une arrivée à la frontière à l'horizon 2032. L'heure est au soulagement. Les rumeurs d'avant l'été avaient renvoyé la liaison vers l'Espagne aux calendes grecques, au profit du tronçon Bordeaux-Toulouse seul. Ces deux branches, qui forment le Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO), sont pourtant indissociables. Elles constituent ensemble le projet de ligne à grande vitesse le plus rentable financièrement et le plus abouti sur le plan des études et des acquisitions foncières. Raison pour laquelle l'Union européenne l'a inscrit au rang des chantiers ferroviaires prioritaires. Bien sûr, la LGV est une chance formidable pour notre économie. Elle l'est aussi pour notre environnement : la nouvelle ligne permettra de libérer des sillons sur les lignes existantes en faveur de nos

Ter et du fret ferroviaire. Une façon de sortir du tout camion. Il suffit pour s'en convaincre de se référer au tout récent rapport sur le changement climatique en Aquitaine, commandé par le conseil régional et qui a mobilisé plus de 150 chercheurs : on y découvre au détour d'une carte que les émissions de particules sont particulièrement concentrées sur l'axe de l'A63... On le voit bien, l'action publique est plus efficace, plus légitime lorsqu'elle s'adosse à la connaissance scientifique. En faisant de l'innovation l'ADN de sa politique, le conseil régional veut favoriser l'anticipation et restaurer la confiance en l'avenir : aider les industriels à inventer « l'usine du futur » et les entreprises à être plus compétitives, orienter les jeunes vers les métiers qui recrutent, aménager les territoires intelligemment. Bref, faire bouger les lignes. Une ambition que résume bien le slogan de NOVAQT, l'événement-phare de l'automne dédié à l'innovation : et si on refaisait le monde ?



collectif d'élus qui prônent l'aménagement de la ligne existante. Extraits. 12 novembre 2010 07h36 | Par DANIEL BOZEC SUD OUEST

Une pierre dans le jardin de Réseau ferré de France (RFF), promoteur de la LGV. En sollicitant une « comparaison des solutions ferroviaires d'aménagement de l'axe Bordeaux-Toulouse » auprès du cabinet ariégeois CerCL, le collectif des élus qui militent pour le réaménagement de la voie existante a déboursé 7 500 euros pour fourbir de nouveaux arguments en faveur de la ligne existante. (...)

1 Coût : « Le jeu du promoteur »

Un mot sur le coût de la LGV Bordeaux-Toulouse, objet de tous les débats. L'expertise s'en tient à son tableau « comparateur » : 2,9 milliards selon RFF, 5,09 milliards selon « l'évaluation actualisée du ministère ». « C'est le jeu du promoteur d'un projet que de minorer les coûts et de fortement valoriser les avantages. »

2 Territoire : « Éviter l'effet tunnel »

« Notre analyse de flux relève aujourd'hui une importante capacité résiduelle sur la ligne classique », plaide l'expertise. « Dans un tel schéma, Agen n'est plus une gare de passage mais deviendrait une destination des services TGV nationaux [...] Un tel dispositif éviterait l'effet tunnel de la grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse. » Le cabinet va jusqu'à trouver « curieux » que le projet LGV n'envisage aucun train Agen-Paris : « Ce syndrome démontre que, tel qu'il est proposé aujourd'hui, le TGV Bordeaux-Toulouse est bien un saut de territoire. »

3 Nouvelle gare à Agen : « vue irréaliste »

La perspective d'une nouvelle gare en périphérie d'Agen ne convainc guère le cabinet. « Vue irréaliste », coupe-t-il. Démographie, exemples d'Avignon et de Valence à l'appui, « il est évident que ce lien ferroviaire entre Agen-ville et Agen-TGV (sic) est l'habillage commercial d'un choix d'itinéraire LGV qui serait avantaagé en évitant Agen. » D'ailleurs, « pour le Conseil régional de Midi-Pyrénées, acteur majeur de la revendication du projet de LGV, perdre sept minutes pour un arrêt à Agen [...] semble être une concession politique permettant de capter un complément de financement. »

Et le cabinet de prévenir : « Les arrêts à Agen seront en outre programmés hors horaires nobles au départ de Toulouse et de Paris, car ces trains drapeaux devront respecter l'horaire cible des trois heures pour soutenir l'argumentaire commercial. »

« Pour quelques dessertes quotidiennes, il est déraisonnable de créer une nouvelle gare dont l'utilité fonctionnelle d'ouverture serait de moins de quatre heures cumulées par jour [...]. La raison impose que la gare d'Agen reste centrale. »

4 Temps : « Solution alternative réaliste »

« Un budget de 900 millions d'euros permet une solution alternative réaliste à la construction d'une ligne à grande vitesse sur le segment Bordeaux-Agen. » À la clé, « treize minutes » gagnées sur le trajet classique. Une somme « proche » des 780 millions avancés en toute hypothèse par RFF. « Une étude similaire optimisant Toulouse-Montauban-Agen montre que le cumul des deux segments permet un gain de temps de trente minutes sur Toulouse-Bordeaux en desservant les gares de centre-ville. »

Résultat : pour des trains desservant les arrêts de Montauban et d'Agen, suit un tableau édifiant : 3 h 43 avec la LGV (laquelle ligne fait une boucle par Captieux, du fait d'un tronç commun avec la ligne en direction de l'Espagne), 3 h 28 avec la modernisation de la ligne classique ! Une comparaison à l'avantage de l'actuelle voie que les anti-LGV appréhendent avec prudence, de crainte d'être contredit aussi sec.

5 À côté de la LGV, une ligne en déshérence

Si la LGV Bordeaux-Toulouse entre en service, « il est à noter que Marmande perd aussi ses dessertes grandes lignes en 1 h 01 car les trains TéoZ et Intercités circuleront par la LGV depuis Toulouse pour justifier de son utilité [...]. L'absence de trains grandes lignes dégradera fortement la desserte de Marmande qui ne profitera pas de la LGV Atlantique ». Une ligne en déshérence : « La construction de la LGV prive la ligne conventionnelle des services grandes lignes et de ses recettes. Sur une ligne sous-utilisée, cette perte de recettes entraîne des conséquences évidentes : affectation des gares de la ligne actuelle à l'activité TER, donc à charge complète de la Région [...], entretien des voies à charge de la Région [...], arrêt de la modernisation impliquant la suppression des passages à niveau. »

Les anti-LGV ont rendez-vous demain matin à Agen

« Grande manifestation pour exiger l'arrêt de la LGV », annonce-t-on samedi, à 10 h 30, devant la gare SNCF d'Agen. Avec interventions, casse-croûte et animations, est-il précisé. Une mobilisation qui se veut interrégionale. C'est la seconde du genre dans le département. En mars dernier, ils étaient 2 100 (chiffres de la gendarmerie) à défiler dans les rues de Nérac.

Michel Martelli, entouré de la vice-présidente et de la trésorière, se prépare à développer l'historique du sujet LGV tel que le conçoit son association Tous Groupés Vigilants .

A l'initiative de l'association Tous Groupés Vigilants et de son président Michel Martelli, une réunion s'est tenue dans la salle des fêtes (l'ancienne) de Moirax.

Devant une salle comble et très attentive, le président, après avoir donné la parole à la vice-présidente, s'est engagé dans la lecture d'un « plaidoyer pour la crédible alternative d'un TGV sur les voies existantes aménagées ». Quatre volets d'argumentation ont été abordés. Résumé :

1-La LGV Bordeaux-Toulouse, spécifiquement dédiée aux voyageurs ; sur ces lignes ne circulent pas de trains de marchandises. Des recherches sont faites pour réunir une documentation sur la pertinence du sujet tant en France qu'en Europe.

2- La gare d'Agen. « RFF avait proposé son maintien centre-ville. Les élus en ont décidé différemment », cite M.Martelli qui développe les conséquences risquées par l'implantation proposée et donne des exemples de ce qui s'est passé dans d'autres régions.

3- La zone industrielle : un projet colossal viendrait se greffer (210 ha de ZI plantée sur des terres agricoles fertiles). Des estimations budgétaires sont avancées. Des informations sont données sur les grandes métropoles-capitales : Bordeaux et Toulouse qui n'ont pas implanté de ZI près de leur gare LGV et les LGV en Belgique et en Espagne.

4- L'alternative crédible : une conclusion établie pour résumer 5 éléments favorables à l'aménagement des voies existantes : Toulouse-Paris en 3 h 26 min, 3 600 ha de terres agricoles préservées, économie de 6 milliards d'€, modernisation des voies actuelles, sauvegarde de zones classées.

Une pré-étude réalisée à la demande d'élus, transmise à l'asso, a permis d'en résumer quelques passages : « Elle arrive à point nommé et nous apporte toute la sérénité dans nos convictions », annonce-t-il avant de donner la parole à Claude Semin, porte-parole de la coordination 47, Joseph Bonotto, président de l'association de Ste-Colombe, aux adhérents et autres auditeurs dans la salle qui souhaitaient s'exprimer.



Inauguration de la gare d'Agen sous les sifflets des anti LGV 30 janvier 2014

(...)La LGV va bousiller notre Lot-et-Garonne" Cette inauguration fut également l'occasion pour les associations anti-LGV de se faire entendre. Suzanne Calmon habite Layrac, commune située sur le tracé de la LGV. Elle est membre des associations « TGV en Albret » et de « Tous groupés vigilants ». Le haut parleur à la main, elle tente d'attirer l'attention des élus. « On essaye de passer un message qu'on ne devrait pas avoir à faire passer puisque des instances nationales comme la Cour des comptes, le Conseil économique et social et l'Agence environnementale du développement durable du Conseil régional viennent de dire ce que nous disons depuis des mois. A savoir que la LGV, nous n'en avons pas besoin, que les coûts sont sous-estimés, que le nombre de voyageurs est surestimé, qu'on arrive à un coût du kilomètre pour le GPSO cinq fois supérieur à celui pour la LGV de l'Est et qu'il n'y a aucune rentabilité possible. Bref, nous allons tout droit vers un assèchement des subventions pour les communes qui aura des conséquences dramatiques sur le social et l'économie en général. »

Par Sybille Rousseau <http://www.aqui.fr/societes/>

Jean-Alain Mariotti, président de la CCI

« Il faut préparer l'arrivée de la LGV »

l'essentiel

Lavis du président de la chambre de commerce et d'industrie sur la ligne à grande vitesse, sur la nécessité d'être à trois heures de Paris, et sur la modernisation de la RN 21.

Vous venez de rencontrer Philippe Duron (*) au titre du conseil économique et social où vous siégez. Vous avez eu des assurances ?

Il m'a confirmé que la décision portant sur les priorités en matière de transports sera rendue publique en juin. La commission qu'il préside est chargée de phaser la liste de priorités pour les projets de lignes à grande vitesse mais pas seulement. En revanche, il ne m'a pas caché que les membres de cette commission manquaient selon lui d'informations chiffrées concernant deux projets majeurs, l'axe Lyon-Turin et le Grand Paris des transports. D'où son incapacité à pouvoir en mesurer l'impact financier et ses répercussions sur les autres projets comme la



Jean-Alain Mariotti est président de la section aménagement durable du territoire au Conseil économique et social (CESE). /Photo DDM./J.-M. Mazet (archives)

Bordeaux-Toulouse. En revanche, si ces deux projets sont maintenus, il ne restera rien ou presque des 245 milliards de l'enveloppe pour les 20 ans à venir. **Avez-vous eu par ailleurs confirmation que les deux projets Bordeaux-Hendaye et Bordeaux-Toulouse sont scindés ?**

Non, je n'ai pas d'information dans ce sens, mais je rappelle que le conseil régional a conditionné son financement de l'étude à ce qu'elle reste globale [...]. Le gros problème sur Bordeaux-Paris reste le partenariat public-privé et la mise en place des péages par la SNCF. Il ne faut pas que le coût de ces péages provoque une augmentation des tarifs et que voyager sur Bordeaux-Paris coûte finalement plus cher que l'avion.

Avez-vous le sentiment, comme d'autres, que le POLT (Poitiers-Orléans-Limoges-

Toulouse) revient à l'ordre du jour ?

Le problème de fond, c'est le temps nécessaire à un territoire pour rallier Paris en trois heures. Le POLT ne permet pas ces trois heures. Pour ma part je reste vi-

gilant afin qu'on ne soit pas comme les vaches en Belgique, qui regardent passer les trains. Si elle se fait dans ces conditions, la LGV n'est pas pour les Agenais.

C'est-à-dire ?

Si la ligne à grande vitesse se concrétise, elle va tout changer. Elle nous mettra certes à trois heures de la capitale, mais à 30 minutes environ de Toulouse et de Bordeaux. Si on est intelligent dans le domaine de la fibre

optique également, c'est une nouvelle organisation du territoire et du développement économique qui se profile à vingt ans.

Vous affirmez aussi que l'avenir passe par le bassin de vie agenais...

Tous les projets sont autour de l'Agropole. Le management et l'organisation des projets qui sont lancés aujourd'hui, désolé de le dire mais nous, les entreprises, on s'en fiche [...] Si la LGV ne se fait pas, on devra s'organiser autrement. Si c'est oui, le pire serait de ne pas prévoir. **Les opposants expliquent par l'exemple qu'une gare TGV et une ligne à grande vitesse n'amènent pas de développement économique.** Je ne dis pas que les gares betterave perdues dans les champs n'existent pas. Mais on est à Agen, avec une gare rive gauche qui se trouve dans l'agglomération et un deuxième échangeur autoroutier qui se profile. Les chefs d'entreprise savent que le contact physique est essentiel pour les relations commerciales.

le chiffre

46

DOSSIERS > examinés. Lors de la dernière commission permanente du conseil général qui attribue les subventions à travers le département. Parmi elles, les aides aux collectivités avec 8,8 M€ d'aides départementales; le soutien à l'habitat et au logement; les mesures en faveur de l'économie et de l'agriculture; la démographie médicale, avec les aides destinées aux internes en médecine générale.

en bref

UTLA > Conférence. L'Université du temps libre propose, aujourd'hui, à 15 heures, salle Luigi-Comencini (salle des Monteurs d'images), au centre culturel, une conférence sur «La mort de Mozart: vérités et certitudes». Elle sera animée par le docteur François-Régis Cerruti, médecin expert près la cour d'appel de Bordeaux. Renseignements au 05 53 47 36 66 (de 14 h à 17 h 30).

SANG > Collecte. Une collecte de sang aura lieu le lundi 29 avril, à l'école Joseph-Barra, de 15 h 30 à 19 h. Venez nombreux.

POÉSIE > Festival Jasmin. Le quartier village n.14 «Du côté de la main barbine Brumiera

[...] EN REVANCHE, JE SUIS UN PEU dubitatif sur les retombées économiques directes.

Que pensez-vous de l'aménagement des lignes existantes, thèse défendue par les opposants à la LGV ?

Si la LGV ne peut pas être financée, et j'ai des craintes sur ce point, pourquoi pas ? En revanche, si LGV il y a, on doit réfléchir à libérer les lignes anciennes pour mettre en place des faisceaux susceptibles d'accueillir le frêt de marchandises agricoles ou le transport de matières premières. [...] Plus globalement, il ne faut pas que l'Aquitaine devienne le doigt gelé de l'Europe.

Recueilli par Stéphanie Bersauter

(*) Député du Cabvados, Philippe Duron préside la commission mobilité 21 chargée de définir la liste des priorités en matière d'infrastructures de transports, ferroviaires, routiers, etc.

organise le Festival Jasmin de la poésie, le 31 mai.

Vous tous poètes, ceux qui s'expriment en vers qui riment ou ceux qui ne riment à rien, si ce n'est à partager un univers où l'intuition s'empare des mots pour dire l'ineffable expérience intérieure, vous êtes invités à cette manifestation. Faites-vous connaître auprès de l'association «Du côté de Jasmin» au 06 26 34 48 93, 05 53 66 08 27; e-mail: jasminpoesie@gmail.com

LIGUE CONTRE LE CANCER > Assemblée générale.

Elle tiendra son assemblée générale le jeudi 25 avril, 17, rue de Belfort à Agen.

À 17 heures: conférence de presse en présence du chercheur Jean-Philippe Merlio. À 18 heures: assemblée générale.

2 productions de 2 groupes de la 1 L1 du Lycée B. Palissy

20

Avis à la population

Chères Agenaises, chers Agenais
Afin de répondre à vos besoins de mobilités et pour renforcer l'attractivité du grand agonais, la construction de la ligne à grande vitesse Toulouse-Bordeaux est la solution pour valoriser la ville d'Agen.
En effet, sa construction permettra de créer des emplois, de développer des liaisons entre les capitales régionales telles que Toulouse, Bordeaux ou encore Dax, de désengorger le réseau ferroviaire jusqu'ici surchargé aux alentours de 2032. Cette ligne Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax pourra transporter plus de 17 millions de voyageurs ainsi que 17 millions de tonnes de marchandises par an vers l'Espagne et l'Europe du nord. L'allègement des lignes à grande vitesse améliorera vos transports ferroviaires quotidiens, ce qui entrainera un gain de temps certain. En conclusion, ce projet renforcera l'attractivité de la ville d'Agen et son ouverture aux autres grandes métropoles françaises tout en gagnant du temps sur vos trajets. De plus, cette contribution à la croissance d'Agen est plus écologique qu'une valorisation des transports aériens ou routiers.
En définitif, cette ligne à grande vitesse va fortement développer Agen sur un point de vue économique, culturel, social, commercial.
Veuillez agréer à mes sentiments les plus respectueux.

M. Le Maire

QUIA LA MODERNISATION NON A LA DESTRUCTION

21

Les bénéfices de la modernisation des voies

- > Economiser 6 milliards d'euros
- > Créer des emplois
- > Desservir de façon équilibrée le territoire
- > Optimiser la sécurité des lignes existantes

Eviter la destruction c'est:

- > Préserver habitations, côteaux et usines
- > Sauver des sites historiques classés
- > Respecter l'Homme et l'environnement

