

# Selon Réseau Ferré de France “le tracé proposé par le collectif ne possède aucune contrainte”

Selon Thierry Fourcassier, porte parole du Collectif Régional “Union pour la Sauvegarde des Villages” : “la proposition alternative utilise une meilleure intégration dans le milieu naturel afin de respecter les contraintes grande vitesse d’une LGV”. L’étude du cabinet d’études ferroviaires CERCL a confirmé la faisabilité technique de la proposition du Collectif Régional. Le cabinet d’études de RFF reconnaît lui-même que la solution alternative autoroute respecte davantage ce paramètre du cahier des charges que la proposition “D”. En effet et selon RFF “le tracé proposé par le collectif ne possède aucune contrainte de courbure limitant la vitesse, les trains à grande vitesse peuvent effectivement reprendre une vitesse plus élevée”. Pour Bruno Lecomte, Président du Collectif Régional : “Au vu du prix moyen d’une LGV qui se monte à 20 millions d’euros le km, il est primordial de la



**Thierry Fourcassier lors d'un interview au Conseil Régional**

construire sur des trajectoires permettant d’aller le plus longtemps possible à de grandes vitesses. La grande vitesse est un des paramètres essentiels pour un TGV, si l’on n’en tenait pas

compte, il serait plus judicieux d’aménager les voies existantes car le coût en serait bien moindre.” Ainsi, avec des rayons de courbures plus adaptés, la proposition du Col-

lectif Régional USV, selon les avis du cabinet d’études CERCL et du cabinet d’études de RFF, permet d’optimiser le critère grande vitesse d’une LGV.