



Alternative aux nouvelles Lignes T.G.V. Ouest

Ministère de l'Ecologie et
du Développement Durable,
Direction des études économiques et de
l'Evolution Environnementale
A l'attention de Monsieur Guillaume Santeny

Objet : Projet de LGV – Bretagne Pays de la Loire, enquêtes conjointes

Votre Ref : C2-06-215-CLE

Monsieur,

Nous faisons suite à votre courrier du 7 juin 2006 au Ministre des Transport concernant vos avis sur la Ligne à Grande Vitesse Bretagne – Pays de la Loire que nous a transmis le Préfet de la Sarthe le 20 juin 2006. Vous notez que « compte tenu des délais extrêmement court d'instruction, je n'exclue pas de vous transmettre ultérieurement des compléments aux présentes remarques. » Notre présent courrier a pour but de vous communiquer des éléments vous permettant de compléter vos remarques initiales. Il reste pour cela encore quelques semaines puisque l'enquête publique a été prolongée jusqu'au 31 juillet 2006.

Sur les délais d'analyse

Vous notez « je ne peut que regretter s'agissant d'un dossier de cette importance des délais très court laissés par le maître d'ouvrage pour formuler le présent avis, et donc de l'impossibilité pratique de tenir compte des remarques qui suivent dans le dossier d'enquête ». Nous vous remercions pour cette phrase que nous partageons. Nous contestons la précipitation dans laquelle se fait cette enquête ne nous laissant pas non plus le temps d'analyser comme il le faudrait les 23kg de dossier. Nous avons insisté sur ce point auprès de la Commission d'Enquête et obtenu une prolongation de l'enquête jusqu'au 31 juillet. Nous vous invitons à utiliser ce délai supplémentaire pour formuler de nouvelles remarques comprenant, si vous le voulez bien, les éléments suivants.

Sur le développement multimodal

Vous notez que « la nouvelle ligne apportera des bénéfices en terme de capacité sur les lignes existantes permettant le développement des trafics des trains Express Régionaux et dégageant une offre de qualité pour le fret. Ce projet concourt à un objectif de rapport modal soutenu par le ministère de l'écologie et du développement durable. »

Avec une ligne nouvelle il y aurait certes des améliorations de capacité. Mais les augmentations de capacité nécessitent-elles la création d'une nouvelle ligne ? La création d'une nouvelle ligne est-elle la solution la meilleure en terme multimodal ?

La ligne actuelle régénérée a la capacité d'absorber les augmentations de trafic (voir document 1).

La ligne actuelle régénérée permet d'améliorer la qualité des TER et du Fret alors que le Projet LGV ne prévoit rien sur les voies existante donc n'améliore pas le TER et le Fret.

1- Améliorer les voies existante permet d'améliorer la qualité de la Grande Vitesse

Le TGV pendulaire sur lignes existantes rénovées est la solution retenue sur la fin de la ligne entre Rennes-Brest et Rennes Quimper conformément à ce qu'a annoncé M. Boyon Président de RFF lors de l'inauguration du TGV Paris-St Malo en décembre 2005. En effet ce train pouvant rouler à 250km/h sur ligne existante rénovée permet des gains de temps significatif. Si cette solution est opportune à l'Ouest de Rennes, pourquoi ne le serait-elle pas à l'Est de Rennes ?

2- Améliorer les voies existante permet d'améliorer la qualité du TER

Les Z-TER pouvant atteindre 220km/h sur les voies régénérées alors qu'ils sont limités à 80km/h sur les 48 passages à niveau entre Le Mans et Rennes.

3- Améliorer les voies existante permet d'améliorer la qualité du Fret

La ligne actuelle n'est pas au gabarit B+ : les tunnels ne permettent pas la circulation de trains portant les conteneurs. Le projet LGV ne permet donc pas le développement du Fret Européen ! La ligne actuelle est à régénérer afin de la mettre au gabarit B+ et de développer le Fret Européen.

La régénération des lignes existante est une alternative plus d'utilité publique sur le plan multimodal car elle permet une augmentation de la capacité et de la qualité des voies bénéficiant à la Grande Vitesse, aux TER et au Fret. Nous vous proposons de rajouter en remarque que, pour les raisons de multi modalité, le Ministère de l'écologie et du développement durable demande que soit étudié et soumis à l'enquête publique une alternative pendulaire sur lignes existantes rénovées.

Sur l'objectif de la nouvelle ligne : Paris – Brest en 3 heures

La ligne existante n'étant pas saturée, l'objectif de la nouvelle ligne n'est pas le développement des TER et du Fret mais de relier Paris – Brest en 3 heures.

C'est ce que rappelle la décision Ministérielle du 26/01/06 (document 2) : "Des interrogations subsistent quant au recours à une solution pendulaire (...) les études antérieures ont montré que (...) les performances envisageables avec cette seule technique ne permettent pas d'atteindre l'objectif de mettre Brest et Quimper à 3 h de Paris : le temps de parcours serait en effet rallongé de 27 minutes environ."

- Les études antérieures sont contestables :

Les « études antérieures » sont une supercherie : elles ont pris en compte la technologie du pendulaire sur lignes existantes dans leur état actuel et non sur lignes existantes régénérée. C'est absurde. Elles ne correspondent donc pas à l'alternative qui a été demandée lors de la phase de consultation (cf. document 1 et 3). Comparer le TGV sur ligne nouvelle et le pendulaire sur ligne existante non rénovée ? Autant conclure que sur un chemin de terre une Ferrari va moins vite qu'une Deux Chevaux sur circuit ! Les études antérieures ne sont pas indépendantes et pas objectives car menées par RFF, missionné pour développer la solution LGV Les études antérieures sont dépassées : la technologie du pendulaire est beaucoup plus moderne et récente que le TGV sur LGV et permet un gain de temps significatif lorsqu'elle est combinée à une série de facteurs (document 1). Arrêtons le tout TGV. Les études ne tiennent pas compte des évolutions récentes de la technologie du pendulaire (de 4^e génération, cf Document 4) racheté par ALSTOM producteur français des TGV. Comment peut-on accepter un Projet que ne comprend pas d'étude sérieuse sur les variantes ou alternatives ?

- Pas de pendulaire pour respecter l'objectif « Brest à 3 heures de Paris » ?

Mais le projet LGV actuel n'assure pas non plus cet objectif !

La note de présentation de RFF d'Automne 2004 p6 annonce une durée avec LGV de 3h18 pour Brest (contre 4h07 actuel) et 3h21 pour Quimper (contre 4h15 actuel). Le projet actuel, notamment en raison de « l'erreur décisionnelle » du choix du fuseau B4 zigzagant vers Sablé, est donc dénaturé par rapport à l'objectif initial des 3 heures, qui n'a plus lieu d'être et ne peut justifier à lui seul d'écarter la solution pendulaire sur ligne existante régénérée.

- 27 mn de plus avec le pendulaire ?

Tout un chacun peut calculer que la solution pendulaire, sur 214km entre Connerré et Rennes à 250km/h maxi (au lieu de 300km/h maxi avec une LGV), ne peut pas représenter un écart de temps de 27 mn. En effet la note de présentation RFF d'automne 2004 p6 annonce un temps Paris Rennes avec LGV de 1h27 contre un temps actuel de 2h03 (soit un gain avec LGV de 30mn). $30-27=3$. Qui peut croire que le pendulaire ne représenterait un gain que de 3mn par rapport à la situation actuelle ? Le caractère invraisemblable de ce chiffre montre que l'écart de temps (seul argument en défaveur du projet alternatif du pendulaire) est un argument intenable.

rouler à 250 Km/h à la place de trains actuels roulant sur une ligne vétuste présentant 48 passages à niveau sur lesquels les TGV ne peuvent pas dépasser 120Km/h représenterait un gain de plus de 20mn par rapport à la solution actuelle, soit 10mn d'écart (et non 27) par rapport à la solution LGV.

Une étude indépendante est nécessaire pour avoir des chiffres incontestables concernant la solution pendulaire sur lignes existantes régénérées et prendre une décision sur la base d'une comparaison entre le projet actuel et une vraie étude alternative. Si l'écart de temps est de quelques minutes (une dizaine), qui est à 10mn près dans une journée (pour un surcoût de 2 Md d' Euros et 200km de ravage de campagne !) ?

Sur le développement durable

- Justifier un projet par un objectif (non obtenu) d'atteindre 3 h, est-ce compatible avec le **développement durable** ?

En respect de l'article 6 de la Charte de l'Environnement : "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."

Conformément à cette Charte inscrite dans la Constitution Française, il nous semble indispensable que le choix entre la solution LGV et son alternative pendulaire ne tienne pas compte uniquement de l'objectif du temps gagné (10mn !) mais prenne en compte les arguments suivants de développement durable :

- **le coût de construction** : la solution LGV (2,4 MdE) vis à vis du pendulaire sur ligne existante régénérée (0,4 MdE) représente un surcoût de 2MdE inadmissible dans le cadre du déficit public de 1 100 MdE dépassant nos engagements européens.

- **le coût d'entretien** : entretien de deux lignes au lieu d'une, non pris en compte dans le choix des solutions. Alors que le Rapport Rivière souligne la difficulté de RFF à entretenir les lignes déjà existantes.

- **l'efficacité des investissements** : 12 ME/la minute gagnée pour le pendulaire contre +50 ME/la minute gagnée avec une ligne nouvelle (source RFF).

- les choix d'investissement : nous avons noté la priorité donnée à RFF par le Président de la République lors des vœux 2006 d'électrifier 16 000 km de voies dans un but écologique vs pétrole.

- le ralentissement de la régénération du réseau classique (200km en 2006 alors qu'il était de 800km en 1981) souligné par le Rapport Rivière d'Août 2005.

- **la vie des citoyens** : le projet pendulaire par la rénovation de la ligne existante permet de supprimer les 48 passages à niveau responsables de plusieurs morts tous les ans sur la ligne Le Mans Rennes (qui, même avec une LGV restera empruntée en totale insécurité par les TER et le Fret). Le projet pendulaire permet de sauver des vies contrairement au projet LGV. 10mn gagnées valent-elles plus que la vie des citoyens ?

- **le Fret** : la régénération de la ligne existante permet la mise au gabarit du Fret Européen et le séquençage des trains permettant d'éviter une saturation de ligne.

- **l'économie régionale** : utilisation des ZTER pouvant rouler à 220Km/h sur ligne rénovée, dessertes du Mans non maintenues en valeur relative, perte de compétitivité départementale vis à vis de Rennes-Nantes.

- **l'environnement** : la solution pendulaire conserve sensiblement le tracé actuel alors que la création d'une ligne nouvelle ravage une région sur 214km de voies à créer. Outre les ravages du patrimoine et paysages, c'est aussi combien de tonnes par an de désherbant de plus déversés dans les nappes phréatiques sur 214 km de long ?

L'objectif de 3 heures date d'avant la Charte de l'Environnement. Dans le cadre du développement durable, le temps ne peut pas être le seul critère de choix.

De plus, le développement du pendulaire répondrait à l'article 9 de la dite Charte. "La recherche et l'innovation doivent apporter leur concours à la préservation et à la mise en valeur de l'environnement."

de nature à remettre en cause les étapes précédentes d'un projet. Il nous semble que les avancées technologiques du pendulaire, le surendettement de la France et le développement durable sont des problématiques nouvelles de nature à remettre en cause le projet actuel de LGV.

L'exemple de ce jour concernant le rejet par la Conseil d'Etat de la DUP sur la ligne Haute Tension dans le Sud-Est nous montre que les autorités Françaises deviennent sensible aux arguments du développement durable afin de ne plus créer des aménagements sans prendre en compte les alternatives plus économiques et plus écologiques.

Nous sollicitons votre Ministère pour défendre le développement durable et pour indiquer dans l'enquête publique que ce projet ne doit pas être déclaré d'utilité publique tant qu'une étude alternative du pendulaire sur lignes existantes régénérées, plus adaptée au développement durable, n'a pas été menée en toute indépendance et soumise à l'enquête publique en concurrence au projet actuel.

Nous vous remercions d'avance de votre action et vous présentons l'expression de notre profonde considération.

Pour la Fédération ALTO,

Le 11 juillet 2006

Le Président,

Louis Celier

Documents joints :

- 1- La ligne actuelle a la capacité d'absorber l'augmentation de trafic
- 2- Décision du Ministère des Transport du 26/01/2006
- 3- Synthèse des avis sur EAPS émis par le Préfet de la Sarthe
- 4- Communiqué de Presse d'ALSTOM
- 5- Rapport Essig