

## L'annonce d'un TGV pendulaire provoque la colère des Sarthois

Les révélations du président de la région Bretagne, mardi à Paris, suscite de nombreuses réactions.

« Catimini », « énorme loupé »... hier matin, les réactions n'ont pas tardé à tomber à la rédaction du « Maine Libre » après l'annonce par le président de la région Bretagne signalant mardi à Paris, lors de la signature de la convention de desserte TGV, que le TGV Bretagne sera pendulaire avec pendulation activée dès la sortie de la ligne à grande vitesse. Ce qui est bon à l'ouest de Rennes ne l'est pas entre Connerré et Rennes. Pourquoi ?

La colère gronde. Les révélations de Jean-Yves Le Drian est perçue dans la Sarthe comme un immense gâchis. Alors que le Conseil d'Etat ne s'est pas encore prononcé sur l'enquête publique, c'est le contenu même de l'enquête qui est attaqué. Notamment le volet pendulaire et l'absence de chiffrage sur des comparatifs de temps avec ou sans cette technologie.

Premier à réagir mercredi matin, Pierre Hellier ne mâche pas ses mots : « Je savais qu'un

jour la technologie permettrait, sur un train, d'activer ou de désactiver la pendulation. Il n'était pas pensable de faire descendre d'un TGV des voyageurs à Rennes et de les faire monter ensuite dans un pendulaire jusqu'à Quimper », explique le député (UMP), en soulignant que cette pendulation aurait pu finalement être utilisée sur la ligne actuelle vers la Bretagne. « Mes collègues ont dit à plusieurs reprises que c'était un système archaïque, que c'était farfelu. Je crois qu'ils étaient sincères. »

Aujourd'hui le parlementaire a le sentiment que la SNCF a agi « en catimini » pour mieux faire avaler la pilule. Pour Pierre Hellier, c'est d'autant plus incroyable « que cela aurait permis aux Bretons de gagner immédiatement du temps, quitte ensuite à améliorer la situation et faire des travaux progressivement sur la ligne classique ».

**3 milliards d'euros**  
Aujourd'hui, le député « regrette franchement de ne pas avoir été écouté. Je ne suis pas un anti-TGV, mais je crois que le TGV pendulaire n'est pas un sous-produit. D'ailleurs, je suis convaincu que si on le propose à l'export, il connaîtra un plus grand succès que le TGV classique dont le point faible est

justement la nécessité de construire des lignes spécifiques au coût exorbitant ». Et sur ce problème de coût (le montant de la facture est estimé à 3 milliards d'euros), Pierre Hellier n'hésite pas à dire qu'avec cette possibilité pendulaire ce n'est désormais « pas sérieux du tout et en plus on va massacrer la Sarthe ».

« Nous sommes dans un pays où il n'y a plus un sou... mais on va en trouver quand même », confie-t-il, avant de conclure : « Désormais, on n'est plus dans le projet initial. On vient peut-être de donner aux associations des possibilités de recours... »

Bruno MORTIER

## Les associations de défense exigent une nouvelle réflexion

L'Association des usagers des chemins de fer (AVUC) considère « que la convention signée mardi ne règle rien. Le Mans n'est toujours pas reconnu comme gare TGV ». « Comme pour Brest et Quimper, la modernisation immédiate des infrastructures est à inscrire dans le contrat de projet Etat-Région en cours, afin de permettre aux trains à haute vitesse de circuler à 270 km/h, en pendulant de Connerré à Quimper », indique-t-on à l'association, avant de préciser : « Ce qui est bon à l'Ouest de Rennes doit être un peu plus à Est ». L'AVUC n'exclut pas « d'entreprendre des actions afin de

démontrer l'inutilité publique ». Dans un autre communiqué, la fédération ALTO explique avoir choisi de s'adresser directement au Conseil d'Etat. Pour elle, la déclaration du président de Région fait éclater au grand jour la vérité. « Cette pendulation tant demandée n'a fait l'objet d'aucune étude approfondie », note ALTO, qui considère que cela donne désormais « un nouveau souffle à l'alternative de la construction d'une ligne nouvelle. Comparaison de coûts, opportunité, nécessité doivent maintenant faire l'objet d'une nouvelle réflexion ».