

Tribune

TGV-Ouest : « Le contournement du Mans : une mauvaise solution »

Dans une longue tribune, Mme Marietta Karamanli revient longuement sur les raisons qui la poussent à rejeter en bloc le projet de contournement du Mans par le TGV-Ouest.

« La confirmation par Mme le Préfet de la Sarthe du projet de contournement de la Ville par une nouvelle ligne TGV-Ouest, traversant deux communes du canton Le Mans Nord-Ouest, m'amène à rappeler, comme conseillère générale, mon opposition à ce projet et à demander l'examen de solutions alternatives ».

« Selon l'établissement public « Réseau Ferré de France », qui est le propriétaire et le gestionnaire du réseau ferré, le contournement du Mans n'est indispensable que pour l'axe Ilgérien, c'est-à-dire les trains allant vers la Loire-Atlantique ; ce qui est en contradiction avec l'argument, selon lequel, le contournement se justifie pour aller vers Rennes et la Bretagne ».

« Afin de prévenir une éventuelle saturation et améliorer la fluidité du trafic, des solutions alternatives, comme la construction d'une troisième voie entre Le Mans et Connerré et un traitement spécifique du trafic marchandises, pourraient et devraient être privilégiées ».

La solution du pendulaire dans la balance

« Le montant du contournement, c'est-à-dire la construc-

tion d'une nouvelle portion de ligne entre Connerré et La Milesse, est estimé à 1,2-1,3 milliards de francs. Selon le Réseau Ferré de France (je cite)

« tout projet d'investissement doit être économiquement fondé : tout perfectionnisme et tout surinvestissement doivent être évités ». Un rapide calcul montre que chacune des 8 minutes gagnées vers Rennes coûtera de 150 à 162,5 millions de francs supplémentaires ; à ce titre, elle me paraît constituer, selon les termes de RFF, un « surinvestissement ».

« Par ailleurs, la décision de réaliser une nouvelle ligne TGV plutôt que d'adopter le train pendulaire sur la ligne existante est incohérente ».

« Les voies de l'avenir... »

« Selon la SNCF et le RFF, la construction d'une nouvelle ligne TGV pourrait se faire sur le seul tronçon Connerré-Rennes, le train pendulaire étant choisi pour le tronçon Rennes-Brest. Cette hypothèse amène à considérer que l'enjeu global de l'amélioration de la liaison ferroviaire avec la Bretagne est, finalement, de 54 minutes de gain espérées pour l'ensemble du trajet Paris-Brest (37 minutes de gain sur Le Mans-Rennes par TGV et 17 minutes de gain entre Rennes et Brest par pendulaire). Autrement dit, la question posée par le projet d'une nouvelle ligne TGV est celle d'un gain de 23 à 27 minutes sur l'ensemble du parcours Paris-Brest par rapport au gain que réaliserait le train pendulaire, si cette solution était adoptée ».



Marietta Karamanli.

« Une plus grande facilité d'accès aux trains (accès aux gares, vente des billets...) en province et une réorganisation de l'accès voyageur aux métros et bus à Montparnasse à Paris

(actuellement l'accès aux principales lignes de métro à partir de la rame TGV nécessite de 10 à 15 minutes) permettraient, sans nul doute, de faire économiser au moins 15 minutes à tous les voyageurs ».

« On peut se demander pourquoi des responsables intelligents (en l'espèce grands corps d'État, ingénieurs, techniciens de la SNCF...) choisissent de si mauvaises solutions : je pense que les solutions qu'ils proposent sont datées et coupées de la réalité du pays : ils oublient, le plus souvent, que les performances d'hier ne garantissent pas les résultats de demain ».

« L'avenir passe par l'amélioration des voies actuelles et le perfectionnement du matériel, avec l'utilisation de la technologie pendulaire : ces solutions permettront, sans nuisances particulières, d'assurer des gains de temps et de maintenir la desserte de tous les départements et grandes villes ».

Marietta Karamanli, conseillère générale du canton Le Mans Nord-Ouest.