

Le rapport Essig présenté aux élus Un plaidoyer pour le « pendulaire »

Examen de passage brillamment réussi ! Philippe Essig, l'ancien P.D.G. de la S.N.C.F., devenu consultant, a présenté hier aux élus sarthois du département et du Conseil régional, les conclusions de son étude sur l'avenir de la « Grande Vitesse Ferroviaire » dans l'Ouest. Un plébiscite pour le « pendulaire », un système technique qui permet à la rame de gagner du temps dans les courbes.

En commandant cette étude à un ancien P.D.G. de la S.N.C.F., les élus sarthois, tous politiquement unis pour défendre bec et ongles l'option du T.G.V. pendulaire (voir ci-dessous), espéraient disposer de billes techniques pour étayer leur prise de position.

Ils comptaient également sur ce rapport pour accumuler les arguments avant de défendre leur dossier, lundi à Nantes, devant les élus du Conseil régional. Histoire de faire comprendre au ministre Gayssot, déjà en partie persuadé, qu'il serait plus judicieux d'opter pour l'aménagement technique des futures rames T.G.V. plutôt que de creuser de coûteux sillons pour construire des lignes nouvelles en direction de la Bretagne et des Pays de la Loire.

2003 contre 2020

Hier midi, à l'Abbaye de



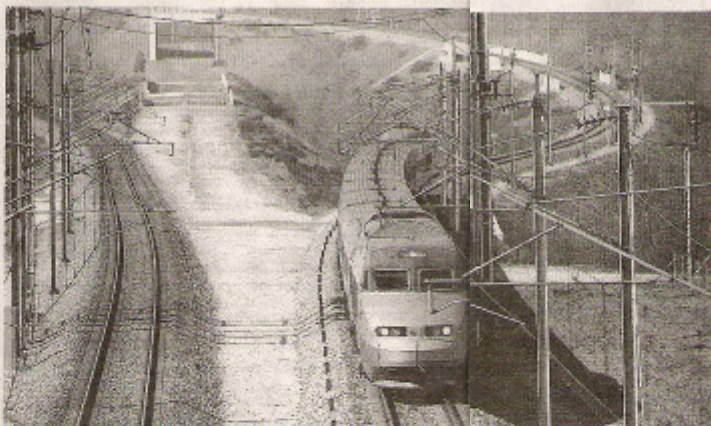
l'Epau, les conclusions de Philippe Essig ont été bues comme du petit lait. L'ancien P.D.G. de la S.N.C.F., qui est censé savoir de quoi il parle, a complètement conforté les élus sarthois dans leur analyse, tout en renvoyant l'actuel P.D.G. et ses techniciens à leurs chères études. L'analyse, en effet, allait en rail inverse de celle jusqu'à présent défendue par la S.N.C.F.

En clair : les lignes nouvelles seraient coûteuses, les investissements nécessaires obligatoirement tardifs (horizon 2020 pour les lignes nouvelles contre 2003-2005 pour le pendulaire). Le contournement des villes, dont celle du Mans, ne correspondrait absolument pas aux futures demandes de la clientèle et les gains de temps supposés par cette option ne seraient plus du tout significatifs au regard des investissements qu'ils représentent.

Nouvelles lignes : qui financerait ?

Plus qu'une alternative, l'option du pendulaire représente tout simplement l'avenir. En tenant compte des difficultés de trésorerie d'un Etat qui ne « pourra pas investir dans le réseau T.G.V. Ouest avant une, voire plusieurs décennies », la démonstration de Philippe Essig s'est concentrée sur le raisonnable.

L'ancien PDG de la SNCF est devenu l'avocat des élus sarthois



Philippe Essig a défendu l'option « pendulaire », cette technique qui permet à la rame de compenser dans les courbes les effets de la force centrifuge

Les collectivités locales, appelées à cracher au bassinnet, doivent, elles aussi, serrer leurs ceintures : « depuis 30 ans, la S.N.C.F. a basé son schéma directeur de la Grande vitesse ferroviaire sur la création de nouvelles lignes T.G.V. mais le financement n'a jamais été abordé. Maintenant, c'est l'impasse totale. Il faut réfléchir à une autre politique. Le T.G.V. pendulaire n'est pas le T.G.V. du pauvre. C'est celui du XXI^e siècle. Il coûte beaucoup moins cher et il va aussi vite ».

Et Philippe Essig, sobrement et clairement, le prouve : « avec le pendulaire, les gains potentiels sont significatifs par rapport aux performances actuelles. Quatre minutes sur Paris-Le Mans, deux minutes sur la traversée du Mans à 160 km/heure plutôt qu'à 120. De

douze à seize minutes sur Paris-Rennes, de dix à douze minutes sur Paris-Nantes et près de 20 minutes sur Paris-Le Croisic. Les investissements à réaliser (suppression des P.N., amélioration des voies actuelles, adaptations techniques, etc...) seraient de l'ordre de 200 millions de francs du kilomètre sur la ligne Paris-Le Mans-Rennes et de 130 millions de francs du kilomètre sur la ligne Paris-Le Mans-Nantes. Ce qui est beaucoup moins coûteux qu'une ligne nouvelle ».

Les commanditaires ravis

L'ancien P.D.G. de la S.N.C.F., devenu un consultant de luxe et de poids pour les collectivités locales, en a profité, au grand plaisir de ses hôtes, pour démontrer l'option du contournement du Mans : « la clientèle, il faudra aller la chercher là où elle se trouve,

C'est à dire dans le centre des villes. La gare du Mans est tout à fait capable de voir passer les pendulaires. Elle n'est saturée que quelques heures par semaine, voire par an ».

« Conclusions sans appel » s'est réjoui François Fillon. « Etude imparable » s'est félicité Robert Jarry. « Eclairage technique fantastique pour consolider notre position » s'est exclamé, enthousiaste, Jean-Claude Boulard.

Les trois commanditaires de l'étude n'étaient pas déçus. Ils disposaient enfin d'arguments techniques fiables pour défendre leur dossier. Philippe Essig n'avait pas volé son enveloppe. En devenant consultant, l'ancien P.D.G. de la S.N.C.F. venait pourtant de définir une politique qu'il n'avait jamais eu les moyens d'appliquer. Le retraité de la S.N.C.F. s'est transformé en avocat des élus. Curieux, le destin...

Jean-Benoît GAYET