

LE COURRIER DES LECTEURS

TGV Ouest : « Et si c'était le projet tel que présenté qui n'était plus cohérent ? »

Un lecteur du « Maine Libre », Jacques Drouin, évoque le projet de TGV Ouest. Dans son courrier, il donne plusieurs pistes de réflexion.

« Quelle est la pertinence d'une section tronquée à grande vitesse vers la Bretagne via Sablé (avec une seule desserte supplémentaire Paris-Rennes par rapport aux 21 quotidiennes d'aujourd'hui) pour les TGV qui ne s'arrêteraient ni au Mans ni à Laval ? Et si c'était le projet TGV Bretagne tel que présenté qui n'était plus cohérent ? 2,2 milliards d'euros estimés (en 2001 : 1,6 milliard d'euros) pour une LGV limitée à Rennes au mieux, contre 1,5 milliard d'euros pour le pendulaire, solution largement retenue en Europe voire au Japon. Un relevé de vitesse et la modernisation de la section Le Mans-Rennes, au-delà de son coût, généreraient un effet positif sur les autres circulations (TER, fret, périurbains) puisque les vitesses des nou-

veaux matériels ferroviaires [...] s'homogénéisent, comme sur la section Le Mans-Nantes (mise à 220 km/h). Quant à la gare du Mans, avec ses six bifurcations et ses sept à neuf voies disponibles, elle a le potentiel de développer sa capacité et sa fluidité aux heures de pointe, et d'autres circulations, le périurbain en particulier. Certes, le TGV n'a pas vocation à répondre à tous les besoins, mais comme le soulignent les 3 CCI du Finistère, il a vocation à desservir, au moins à 60 %, les territoires traversés, d'autant que 70 % des usagers de la gare du Mans sont concernés par les trafics TGV, TIR, TER... Avec une volonté politique, comme en Belgique, les déplacements domicile-travail pourraient être gratuits ou presque. L'enthousiasme du ferroviaire, que les nouveaux matériels provoquent, permet un rééquilibrage rail-route, si les infrastructures et le service rendu suivent l'évolution. Contourner les gares [...] serait une erreur décisionnelle qu'il faut dénoncer lors de la consultation publique ouverte

jusqu'au 4 mars. Il y a lieu de s'inquiéter du retard pris sur la modernisation des infrastructures existantes [...]. Devant une contractualisation toujours hypothétique depuis le cahier des charges de 1995, concernant la desserte TGV du Mans, il faut se féliciter de l'attitude des élus sarthois constante depuis 1996, qui réclament que 60 % des trains grandes lignes desservent Le Mans, et non 40 % comme actuellement. Tout comme pour les Bretons (Brest, Quimper et pas forcément que Rennes) qui sont en droit d'espérer des relations plus rapides, bien cadencées et moins chères avec Paris, Marseille, Lille, Lyon... la modernité immédiate s'inscrit dans les contrats de plan Etat-Région, en optimisant le réseau existant. Souhaitons que l'ensemble des élus sarthois continue à défendre, dans l'intérêt général, la continuité de l'étoile à cinq branches ferroviaire et autoroutière qu'est Le Mans. Ce n'est pas une contradiction pour le Grand Ouest ».