

# Le contournement TGV sur la mauvaise voie

La SNCF n'a pas gagné la partie. Le contournement TGV du Mans est loin d'être réalisé. Le dossier est truffé d'erreurs... l'arme juridique pourrait tout bloquer.

**M**auvais, archi-mauvais ! Les techniciens de la SNCF venus présenter les études complémentaires sur les projets de TGV pour la Bretagne et les Pays de la Loire n'ont pas laissé derrière eux une bonne image. Le contournement TGV du Mans ce n'est certainement pas pour demain...

Face à des élus sarthois parlant d'une seule voix, les techniciens de

**1,33 milliard, 9 minutes gagnées : les seuls propos de Jacques Guellac**

la SNCF, pourtant aidés par Elisabeth Allaire, préfète de la Sarthe ont fait pâle figure lors de la réunion programmée

hier à la préfecture de la Sarthe. Une réunion dont le cœur du débat fut une nouvelle fois le projet de contournement TGV du Mans.

Un dossier officiel présenté aux élus dans lequel il est écrit exactement l'inverse des intentions du ministère

des Transports, neuf communes oubliées dans le cadre de la consultation, un flou artistique complet sur le temps gagné avec la formule du TGV pendulaire, une déclaration d'utilité publique qui n'est plus d'actualité... l'équipe de Jacques Guellac, président du comité de pilotage TGV Bretagne-Pays de la Loire a montré au grand jour la réalité du simulacre de concertation destinée à mieux passer en force.

**Une qualité : « ne pas changer dans l'erreur »**

D'ailleurs, Jean-Claude Boulard ne devait pas s'y tromper. A tel point qu'il considère qu'aujourd'hui la SNCF est la dernière entité en France à agir de la sorte en ne tenant pas compte de l'avis des populations ni de celui des collectivités locales. Ain-

## Une réunion « bis »

Une deuxième réunion de présentation des tracés retenus depuis les décisions ministérielles de fin 1998 s'est tenue dans le courant de l'après-midi. Il s'agissait de la copie conforme de la matinée. A cette occasion Jean-André Bonvaist, le président de la CCI a fait part de l'hostilité de l'ensemble des commerçants industriels sarthois face au contournement. De son côté Yvon Luby, maire d'Alennes s'est inquiété de la qualité des dessertes TGV. Une qualité qui a été mise à mal avec le cadencement en place sur Nantes.

Pour le Parti communiste, Christian Martin ne s'est pas directement prononcé en



Des élus sarthois portant d'une seule voix.

si le président de la CUM ne fut pas tendre à l'égard des ingénieurs présents. « Je pense que nous sommes face à des techniciens qui ont la qualité de ne pas changer d'avis même dans leurs erreurs », a-t-il lancé.

Un peu plus tard « ces erreurs », l'ancien conseiller d'Etat devait les utiliser comme arme juridique. A ce moment-là, le visage du préfet s'est figé. D'un seul coup, Elisabeth Allaire devait se rendre compte de toutes les

faiblesses de la procédure. « Il y a de véritables erreurs juridiques lourdes », a continué Jean-Claude Boulard en faisant référence au non respect de la loi Barnier, à l'absence d'étude socio-économique dans les études préliminaires ou encore à la novation juridique constituée par « l'apparition en fin de dossier d'une ligne Connerré-Sablé ».

« Vous êtes devant des erreurs juridiques incontournables de nature à vous faire perdre une dizaine d'années », a averti le président de la CUM en bon spécialiste de ce genre de dossier.

**Le pendulaire maintenant !**

Pour ne pas pénaliser ses amis bretons, Pierre Hellier a, quant à lui, plaidé en faveur du TGV pendulaire dont l'investissement peut être pro-

gressif et la mise en service rapide. « On se rend compte aujourd'hui que la SNCF veut utiliser le pendulaire à partir de Rennes », a indiqué le député en se demandant pourquoi ne pas l'utiliser beaucoup plus en amont. « Dans vos études, je n'ai pas vu les temps gagnés avec cette technique en tenant compte d'une amélioration de la ligne », a déclaré Pierre Hellier en s'opposant « à toute nouvelle saignée dans le département ».

**Pour les générations futures**

Robert Jarry, maire du Mans devait d'ailleurs préciser que d'un point de vue économique « le pendulaire est plus rentable que le contournement ». Pour lui, les techniciens de la SNCF utilisent aujourd'hui des arguments « de vieux ». Ceux déjà entendus en 1982. Pour Robert Jarry, le TGV doit continuer à passer et à s'arrêter encore plus souvent au Mans si on veut maintenir la ville dans le réseau des grandes agglomérations européennes. Selon lui, la bagarre d'aujourd'hui est destinée à assurer l'avenir des générations futures. Et le maire a considéré plus urgent

d'investir dans la suppression des passages à niveau. « Les vies sauvées sont plus importantes que l'argent », a assuré le maire en précisant que de toute façon il était plus intéressant « de faire des travaux au Mans plutôt que d'engloutir plus d'un milliard de francs dans le contournement ».

**La troisième voie**

Cet argument, Roland du Luart, président du Conseil général l'a repris en soulignant que si la SNCF était en

mesure de réaliser une voie supplémentaire entre Angers et Nantes, elle devait également l'être pour la construction d'une troisième voie entre Connerré et Le Mans. De même, pour éliminer le problème du fret, Roland du Luart a suggéré l'électrification de 600 mètres de ligne en gare du Mans.

Si en début de séance, Elisabeth Allaire avait pris soin d'annoncer un début des travaux pour 2005-2006, en fin de séance le sentiment général était qu'il fallait offrir une nouvelle montre à Elisabeth Allaire. Celle dont elle dispose avance terriblement.

Bruno MORTIER



Face à la cohésion des élus sarthois, l'équipe de Jacques Guellac (à gauche) devra-t-elle revoir sa copie ?