



## Alternative aux nouvelles Lignes T.G.V. Ouest

Monsieur Thierry Breton,  
Ministre de l'Economie, des Finances  
et de l'industrie

Monsieur le Ministre,

Nous avons écouté avec intérêt votre intervention du 12/01/2006 sur France Inter. Vous y aviez renouvelé votre engagement à mettre en œuvre tout ce qui est possible pour réduire la dette publique de 1 100 MD Euros pesant de façon inacceptable sur les Français. Vous avez souligné qu'il n'y avait en la matière « aucun sujet tabou ». Le « tout TGV » n'est donc plus un tabou. La grande vitesse peut donc s'envisager autrement, en prenant en compte l'économie et l'écologie.

La Fédération ALTO (Alternative aux nouvelles Lignes T.G.V. Ouest) souhaite vous faire part de ses propositions pour éviter un alourdissement de plus de 2 Milliards d'Euros de la dette publique et le ravage d'une région.

Lors de l'inauguration de l'électrification de la ligne Rennes - St Malo, Michel Boyon, président de RFF, a réaffirmé la nécessité de mettre en place des rames pendulaires pour situer Brest et Quimper à 3h de Paris (1).

Dans le projet actuel du TGV Ouest, ces rames sont prévues pour fonctionner sans pendulation sur les lignes à grande vitesse (existantes : Paris -Le Mans et à créer : Le Mans - Rennes) et avec pendulation sur lignes existantes rénovées (Rennes - Quimper ou Rennes - Brest).

Notre proposition est d'utiliser cette même technologie plus tôt sur le parcours en rénovant les lignes existantes entre Le Mans et Rennes afin de fonctionner en pendulation sur ce trajet plutôt que de créer une nouvelle ligne.

La Fédération ALTO demande l'abandon du projet actuel de ligne nouvelle Le Mans - Rennes et la mise en place d'une étude pour son remplacement par un TGV pendulaire sur la ligne existante rénovée.

Les avantages de la solution proposée par ALTO sont considérables :

- Le gain de temps serait équivalent, car la distance est très courte entre Le Mans et Rennes, eu égard à l'écart de vitesse réduit entre le TGV sur ligne nouvelle (300km/h) et le TGV en pendulation sur ligne existante (250km/h). Avec le TGV pendulaire, le gain de temps est progressif au fur et à mesure de l'avancement des

travaux sur la ligne existante alors que le gain de temps ne se ferait qu'en 2012 avec une ligne nouvelle.

- L'économie serait de 2,2 Milliards d'Euros (coût de 0,4 MdE pour la rénovation de la ligne existante contre 2,6 MdE pour la construction d'une ligne nouvelle). De plus il n'y aurait à payer l'entretien que d'une seule voie au lieu de deux.
- Il s'agit d'une économie de la dette publique : il est acté que le projet actuel ne recevra aucun fonds Européen, le projet actuel ne fait pas partie des projets retenus par le CIIACT du 14/10/2005 pour le partenariat Public / Privé.
- RFF a déjà 40 MdE d'endettement. Selon ses statuts elle ne doit pas réaliser de projet dont la rentabilité est inférieure à 8%. Or la rentabilité envisagée à 9% de ce projet peut être remise en cause.

En effet les hypothèses d'augmentation de trafic sont largement contestables. Les hypothèses de coût sont fausses, compte-tenu des omissions qui ont été dénoncées dans l'analyse des Etudes d'Avant Projet Sommaires (oublis de franchissements, de raccordements, d'acquisitions de maisons situées proches de la ligne, etc..) et des surcoûts de ce type de chantier (+20%).

- Le TGV pendulaire est développé par la société française ALSTOM. Développer cette technologie en France permettrait de l'exporter plus facilement qu'un TGV nécessitant la construction d'une ligne nouvelle. ALSTOM produit des pendulaires et les vend à l'étranger en concurrence avec Bombardier et Hitachi. Pour être compétitif, il faudrait également les vendre en France afin de faire des économies sur le volume.

La rénovation de la ligne existante est indispensable : 1° pour le Fret (pour pouvoir y faire passer le Fret au gabarit européen) 2° pour augmenter le nombre de trains grâce à un meilleur séquençement en faisant circuler les TGV pendulaires, le Fret et les Z-TER à grande vitesse (au lieu des 80km/h actuels sur passage à niveau), 3° pour la sécurité (par la suppression des passages à niveau).

- Le contournement du Mans prévu dans le projet de ligne nouvelle est une erreur économique. Le développement du Mans et de la Sarthe est lié au TGV. Les TGV s'arrêtant actuellement au Mans, viennent ou vont, de Paris à Nantes ou Rennes. Or, ces trains ne s'arrêteront plus au Mans. Le Mans deviendra une gare terminus et perdra de nombreuses dessertes.
- Outre ces arguments économiques, nous pensons que le projet actuel est inacceptable sur le plan écologique et constitutionnel. En respect de l'article 6 de la Charte de l'environnement : *"Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social."* De plus, le développement du pendulaire répondrait à l'article 9 de la dite Charte. *"La recherche et l'innovation doivent apporter leur concours à la préservation et à la mise en valeur de l'environnement."* Il nous semble indispensable que le développement durable soit pris en compte dans ce projet et la Charte de l'Environnement respectée.

Avec notre député Pierre Hellier, nous souhaitons vous rencontrer pour évoquer les aspects économiques et financiers du projet de TGV Ouest et faire le point sur les alternatives.

Nous vous proposons de fixer un rendez-vous à votre convenance. Nous vous présentons l'expression de notre sincère considération.

Le 7 avril 2006,

Pour la Fédération ALTO,

Le Président,

Louis Celier

(1) La vie du rail du 21 décembre 2005 p 9NB : Nous avons également écrit pour leur faire part de notre proposition - au Ministre des Transports- au Ministre de l'Environnement.PJ : - Le tract résumant les arguments, - La carte postale envoyée au Président de la République en plusieurs milliers d'exemplaires.