



Alternative aux nouvelles Lignes T.G.V. Ouest

Monsieur Dominique PERBEN,
Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la mer

Monsieur le Ministre,

La Fédération ALTO (Alternative aux nouvelles Lignes T.G.V. Ouest) souhaite réagir à la décision de votre ministère entérinant les EAPS, et vous faire part de nos propositions concernant la ligne TGV Le Mans Rennes.

"Une forte unanimité en faveur de la réalisation de ce projet"

- Cette phrase nous a étonnés étant donné le nombre de rapports opposés aux EAPS remis au Préfet de la Sarthe le 26/02/2005. Il semble que la majorité d'oppositions n'ait pas été reprise dans le rapport qu'il a fait au Préfet Coordinateur de Bretagne ni dans le rapport que vous a établi le Préfet Coordinateur : les avis ont été demandés mais, ont principalement été retenus, les avis favorables. Cette situation ressemble à un déni de démocratie.

"La concertation (...) a permis de faire évoluer le projet de façon positive"

- Les réunions de concertation étaient surtout des réunions d'information. Elles ne faisaient pas l'objet de convocations individuelles ni de compte-rendu. Lors de suggestions d'évolution du tracé, les réponses étaient une impossibilité technique suite aux contraintes de fuseau, et des rétablissements de routes ou murs anti-bruits n'ont pas été pris en compte. En réaction, certaines Mairies ont refusé d'argumenter à ce stade sur les évolutions de tracé. Les évolutions positives retenues nous semblent bien insuffisantes.

"Le coût du projet est estimé à 2,37 MdE"

- Cette estimation n'est pas complète car des rétablissements, murs anti-bruit, achats de maisons nécessaires ne sont pas pris en compte. Le coût n'inclut pas les évolutions du coût du carburant et des matières premières depuis deux ans. Un tel projet connaît plus de 20% de surcoût.

"Des interrogations subsistent quant au recours à une solution pendulaire (...) les études antérieures ont montré que (...) les performances envisageables avec cette seule technique ne permettent pas d'atteindre l'objectif de mettre Brest et Quimper à 3 h de Paris : le temps de parcours serait en effet rallongé de 27 minutes environ."

- Les études antérieures sont contestables :

Elles ne sont pas indépendantes et pas objectives : menées par RFF, missionné pour développer la solution LGV. Les études antérieures sont dépassées : la technologie du pendulaire est beaucoup plus moderne et récente que le TGV sur LGV. Les études ne tiennent pas compte des évolutions récentes de la technologie du pendulaire racheté par ALSTOM producteur français.

- Pas de pendulaire pour respecter l'objectif « Brest à 3 heures de Paris » ?

Mais le projet LGV actuel n'assure pas non plus cet objectif !

La note de présentation de RFF d'Automne 2004 p6 annonce une durée avec LGV de 3h18 pour Brest (contre 4h07 actuel) et 3h21 pour Quimper (contre 4h15 actuel). Le projet actuel est donc déjà dénaturé par rapport à l'objectif initial, qui n'a plus lieu d'être, notamment en raison de « l'erreur décisionnelle » du choix du fuseau B4 comme le citait François Fillon à la manifestation du 30 septembre 2003 (Cf DVD Joint).

- 27 mn de plus avec le pendulaire ?

Tout un chacun peut calculer que la solution pendulaire, sur 182km entre Connerré et Rennes à 250km/h maxi (au lieu de 300km/h maxi avec une LGV), ne peut pas représenter un écart de temps de 27 mn. Le caractère invraisemblable de ce chiffre montre que l'écart de temps (seul argument en défaveur du projet alternatif du pendulaire) est un argument intenable. En effet la note de présentation RFF d'automne 2004 p6 annonce un temps Paris Rennes avec LGV de 1h27 contre un temps actuel de 2h03 (soit un gain avec LGV de 30mn). Qui peut croire que le pendulaire ne représenterait un gain que de 3mn ?

Selon le rapport Essig, la rénovation de la ligne et le passage de trains pendulaires pouvant rouler à 250 Km/h à la place de trains actuels roulant sur une ligne vétuste présentant de nombreux passages à niveaux sur lesquels les TGV ne peuvent pas dépasser 120Km/h représenterait un gain de plus de 20mn, soit 10mn d'écart (et non 27) par rapport à la solution LGV.

Il faut une étude indépendante pour avoir des chiffres incontestables concernant la solution pendulaire et prendre une décision sur la base d'une vraie étude alternative. Si l'écart de temps est de quelques minutes (de 6 à 15), qui est à 15mn près dans une journée (pour un surcoût de 2 Md d' Euros !) ?

- L'objectif de 3h ?

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."

Conformément à cette Charte inscrite dans la Constitution Française, il nous semble indispensable que le choix entre la solution LGV et son alternative pendulaire ne tienne pas compte uniquement de l'objectif du temps gagné (10mn !) mais prenne en compte les arguments suivants de développement durable :

- **le coût de construction** : la solution LGV (2,4 MdE) vis à vis du pendulaire (0,4 MdE) représente un surcoût de 2MdE inadmissible dans le cadre du déficit public de 1 100 MdE dépassant nos engagements européens.

- **le coût d'entretien** : entretien de deux lignes au lieu d'une, non pris en compte dans le choix des solutions. Alors que le Rapport Rivière souligne la difficulté de RFF à entretenir les lignes déjà existantes.

- **l'efficacité des investissements** : 12 ME/la minute gagnée pour le pendulaire contre +50 ME/la minute gagnée avec une ligne nouvelle (source RFF).

- les choix d'investissement : nous avons noté la priorité donnée à RFF par le Président de la République lors des vœux 2006 d'électrifier 16 000 km de voies.

- le ralentissement de la régénération du réseau classique (200km en 2006 alors qu'il était de 800km en 1981) souligné par le Rapport Rivière d'Août 2005.

- **la vie des citoyens** : le projet pendulaire par la rénovation de la ligne existante permet de supprimer les passages à niveaux responsables de plusieurs morts tous les ans sur la ligne Le Mans Rennes (qui, même avec une LGV restera empruntée par les TER et le Fret). Le projet pendulaire permet de sauver des vies contrairement au projet LGV. 10mn gagnées valent-elles plus que la vie des citoyens ?

- **le Fret** : la régénération de la ligne existante permet la mise au gabarit du Fret Européen et le séquençage des trains permettant d'éviter une saturation de ligne.

- **l'économie régionale** : utilisation des Z-TER pouvant rouler à 200Km/h sur ligne rénovée, dessertes du Mans non maintenues en valeur relative, perte de compétitivité départementale vis à vis de Rennes-Nantes.

- **l'environnement** : la solution pendulaire conserve sensiblement le tracé actuel alors que la création d'une ligne nouvelle ravage une région sur 211km de voies à créer.

L'objectif de 3 heures date d'avant la Charte de l'Environnement. Dans le cadre du développement durable, le temps ne peut pas être le seul critère de choix.

Conformément à l'instruction ministérielle du 28/12/2000, une problématique nouvelle est de nature à remettre en cause les étapes précédentes d'un projet. Il nous semble que les avancées technologiques du pendulaire, le surendettement de la France et le développement durable sont des problématiques nouvelles de nature à remettre en cause le projet actuel de LGV.

Ainsi, la proposition de la Fédération ALTO (Alternative aux nouvelles Lignes T.G.V. Ouest) demandant le lancement d'une étude sérieuse et indépendante sur la solution alternative d'un TGV pendulaire sur ligne existante rénovée permettant de joindre à grande vitesse Brest/Quimper et Paris nous semble particulièrement d'actualité.

Nous vous prions de trouver ci-joint une carte postale que nous avons émise, faite signer et transmise au Président de la République en plusieurs milliers d'exemplaires, à ce sujet.

Avec notre député qui nous a toujours soutenu, Pierre Hellier, nous souhaitons, Monsieur le Ministre, vous rencontrer pour évoquer l'application de la Charte de l'Environnement aux projets d'aménagement du territoire et faire le point sur les alternatives dont la pendulation. 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

PJ : Le tract résumant les arguments, et la carte postale envoyée au Président de la République en plusieurs milliers d'exemplaires.