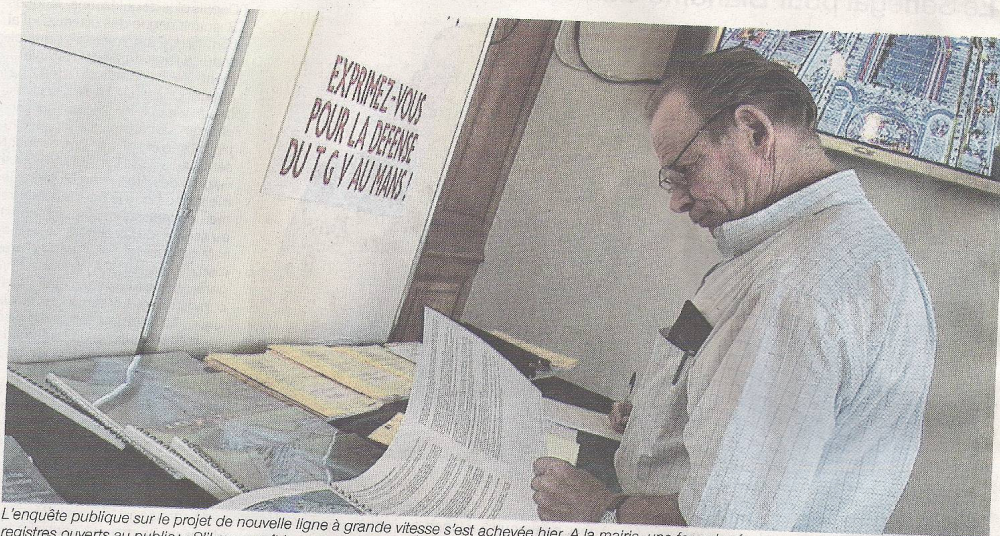


TGV-Ouest : l'enquête publique s'achève

Au Mans, 6 600 personnes se sont exprimées. Le plus souvent pour contester le projet de nouvelle ligne TGV, qui contournerait la ville.



L'enquête publique sur le projet de nouvelle ligne à grande vitesse s'est achevée hier. A la mairie, une formule résume les remarques notées dans les registres ouverts au public: «S'il me paraît juste que les Bretons doivent bénéficier de la grande vitesse, cela peut se faire en continuant à passer par la gare du Mans, dont il n'est jamais dit qu'elle est saturée.»

Le projet de nouvelle ligne à grande vitesse, la LGV Bretagne-Pays de la Loire, reste sur les rails. L'enquête publique s'est achevée hier. Après avoir épluché les remarques formulées par les particuliers, les élus et les associations, la commission rendra son avis début octobre. En cas de feu vert, les travaux débiteraient en 2009 pour une ouverture de la ligne en 2013. Gain de temps au départ de Paris: 37 minutes vers Rennes (1 h 26 au lieu de 2 h 03, sans arrêt au Mans); 8 minutes vers Nantes (1 h 53 au lieu de 2 h 01). Coût du projet: 2,4 milliards d'euros.

Hôtel de ville, préfecture: au Mans, de volumineux registres de doléances étaient à la disposition du public depuis le 1^{er} juin. Au total, près de 6 600 personnes se sont exprimées en rédigeant leurs observations sur les registres ou en adressant un courrier au président de la commission d'enquête. Première phrase du registre n°1, à la mairie: «Je suis contre le contournement de la ligne LGV.» Les cen-

taines de remarques qui suivent sont du même acabit. «Comment peut-on contourner une ville de 200 000 habitants quand la liaison ferroviaire qui la traverse en est un facteur essentiel? Pourquoi sacrifier le dynamisme d'une ville à la seule satisfaction d'un gain de temps de cinq à dix minutes?», s'interroge Jean-François, pour qui «l'explosion du e-commerce» et «le futur aéroport Notre-Dame-des-Landes», entre Rennes et Nantes, «excluent une saturation du réseau sur Le Mans».

Gérard, de Degré, conteste «fermement» cette «aberration» (le mot est souligné), qui serait «la cause de catastrophes écologiques et humaines en détruisant d'innombrables zones humides, 150 kilomètres de haies (13 seulement seraient replantées), 42 mares (25 «reconstituées»). Et d'évoquer «la disparition ou l'assèchement des nappes phréatiques, considéré par Réseau ferré de France comme dommageable, mais sans solution propo-

sée». Coût à la minute, nombre d'habitations détruites, tracé le plus sinueux jamais vu: pour Michel, «RFF a de quoi remplir des pages dans le livre des records.» D'après Cécile, détourner le TGV, «c'est, à terme, mettre un frein au développement économique de la ville».

Les témoignages traduisent une réelle inquiétude. André: «Malgré les bonnes paroles rassurantes, c'est la porte ouverte au déclassement de la gare du Mans.» David: «Il est important de préserver les arrêts en gare du Mans afin de garder l'accès de la ville aux touristes.» Joseph, prof de géographie, avoue ne pas savoir comment expliquer à ses élèves que «le plus court chemin entre Connerré et Laval est une ligne courbe qui passerait d'abord au nord du Mans pour ensuite descendre au sud vers Sablé et enfin remonter vers Laval au nord. C'est totalement ridicule et un affreux gaspillage. Si on fait une nouvelle voie, il faut l'installer au plus court, le long de l'A81. Les trains gagneraient du

temps et pourraient ainsi continuer à s'arrêter au Mans.» De son écriture ronde, Vanessa, étudiante à Paris, tire aussi la sonnette d'alarme: «Sans autre moyen de locomotion que le TGV pour rentrer fréquemment chez moi, dans ma ville, comment je ferai pour retrouver ma ville natale? Nous aurons le tramway pour circuler au cœur de la ville, mais aucun moyen d'y rentrer.»

J. L.

Communes. 780 hectares à acheter, huit fermes à démolir (dont sept habitations), une quarantaine de maisons à raser: en Sarthe, 28 communes sont directement touchées. Difficile de connaître le nombre exact de réactions, mais la mobilisation semble importante. A La Milledes, la mairie a recueilli environ 500 réclamations. A Neuville-sur-Sarthe, on comptabilise 52 signatures (registres et courriers joints).

Alto: le pendulaire moins cher

La fédération Alto conteste le pro...

decin et
is», rap-
sion les
lez-vous
mbre.

»

zonfier,
2 août;
vaillant,
uyères,
3 août;
à jeudi
e Ray-
t.

Alto : le pendulaire moins cher

La fédération Alto conteste le projet, jugé « sans intérêt et inutile ». L'alternative ? Rénover la ligne existante pour mettre en place un système pendulaire : le train penche légèrement dans les virages et va plus vite. Premier argument : le coût. « Dans la configuration pendulaire, le coût à la minute gagnée est de 12 millions d'euros, contre 50 millions avec une nouvelle ligne », indique Louis Cellier, président de la fédération. Le gain de temps ? Paris-Brest : 3 h 15 avec la ligne nouvelle, 3 h 35 avec le pendulaire. « Le pendulaire va moins

vite, mais on économiserait deux milliards d'euros. »

Second argument : l'écologie. « Là, on va ravager 200 kilomètres de campagne. La charte de l'environnement, intégrée dans la constitution, prévoit que les considérations écologiques doivent être prises en compte au même titre que les autres intérêts de la nation. »

Autres arguments en faveur du pendulaire : coûts d'entretien, plus grande efficacité pour le fret et le TER, limitation du danger avec les passages à niveaux...

Desserte du Mans : on négocie

Une négociation est engagée pour maintenir la desserte actuelle de la gare du Mans pendant quinze ans. Autour de la table : ville, conseil général, conseils régionaux de Bretagne et des Pays de la Loire, Réseau ferré français, État et SNCF. Sur ce point, les élus sarthois, de droite comme de gauche, bataillent côte à côte.

Sur les registres, cinq élus UMP du conseil régional de Bretagne ont confirmé leur souhait d'une nouvelle ligne, mais en demandant

aussi que le nombre d'arrêts au Mans soit maintenu. « Les élus considèrent que la nouvelle ligne est inévitable et tentent de préserver nos intérêts, mais de toute façon, à partir de 2008, le trafic ferroviaire sera ouvert à la concurrence européenne », se désole Louis Cellier, de la fédération Alto, qui doute de l'intérêt d'une convention : « Les concurrents de la SNCF ne seront pas tenus par cet engagement. Et la ville du Mans sera lésée. »