



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

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête  
LGV – Bretagne -Pays de La Loire  
Préfecture de la Sarthe  
1, place Aristide-Briand  
72041 LE MANS CEDEX 9

Monsieur le Président,

Nous faisons suite au courrier du 27 juin 2006 des cheminots de la CGT apportant une série de constats que nous reprenons ci-dessous car ils apportent des arguments pour renoncer à la LGV en faveur de l'alternative pendulaire sur lignes existantes régénérées soutenue par la Fédération ALTO.

En effet, il semble que la CGT cheminots aient les mêmes constats que nous mais qu'ils en aient tiré des conclusions erronées car ils n'ont pas pris en compte notre proposition d'alternative dans son intégralité : il ne s'agit nullement de faire fonctionner le pendulaire sur **les lignes existantes dans leur état actuel**, car celles-ci sont dans un état déplorable rendant urgent leur modernisation, mais justement sur **les lignes existantes régénérées**. C'est à dire modernisées, sans passage à niveau, au gabarit Fret Européen, avec voies sécurisées pour les trains ne s'arrêtant pas en gare du Mans. En rectifiant ces inexactitudes nous en arrivons à la conclusion que les arguments CGT Cheminots poussent à arrêter le projet actuel de LGV au profit de son alternative pendulaire sur lignes existantes régénérées.

### **Premièrement sur le plan économique.**

« Le raisonnement qui consiste à focaliser les débats sur le seul aspect du TGV est trop réducteur », il faut voir le réseau ferroviaire du grand ouest dans son ensemble : Grandes Lignes (à Grandes Vitesses et Interurbaines) + TER + Fret. Et donc moderniser les lignes existantes sur lesquels passent les TER et le Fret.

Le trafic se développe : « + 15,3% pour le trafic national grandes lignes depuis 1997. +30,8% de progression du trafic TER ». Puisque la croissance du trafic TER est double du trafic grande ligne, **l'utilité publique n'est pas de créer une LGV ne bénéficiant qu'aux grandes lignes, mais de régénérer la ligne existante profitant à la fois à la grande ligne et aux lignes TER.** « Poursuivre le développement du TER Bretagne avec du matériel toujours plus rapide et confortable, autorisant des cadencements plus rapprochés » n'est possible qu'en modernisant les lignes existantes.

L'engorgement des lignes actuelles et de la gare du Mans n'est absolument pas prouvé dans le dossier d'EUP car des gains de cadence sont possibles sur lignes régénérées. « La gare du Mans dispose donc d'atouts pour maintenir des dessertes TGV, pour assurer les correspondances et faire jouer la complémentarité des transports ferroviaires et intermodaux. » **Elle ne doit donc pas être contournée mais sécurisée.** « La question de la

sécurité est tout aussi pertinente pour les usagers qui stationnement sur les quais, et qui constatent qu'un TGV sans arrêt traverse notre gare à 120 km/h. C'est un non sens qui s'est traduit, hélas, par un accident mortel en juillet 2005. » **La sécurisation de deux quais en gare du Mans, voilà la sécurité rapide et à moindre coût prévue par l'alternative pendulaire sur lignes existantes régénérés.**

« Le pendulaire nécessite un investissement lourd sur le matériel » qui serait réalisé même dans le projet actuel de LGV nécessitant le pendulaire à l'Ouest de Rennes pour tenir les 3h annoncés pour Paris – Rennes - Brest ou Paris - Rennes - Quimper.

Avec la CGT nous dénonçons sur la ligne actuelle « une infrastructure qui ne permet pas une vitesse supérieure à 160 km/h » ni avec le TGV, ni avec le pendulaire, ni avec les Z-TER. **La vétusté, les courbes, la lenteur de la ligne actuelle sont intolérables. Il est urgent de régénérer la ligne actuelle pour y faire passer des trains pendulaires qui circuleront à 230km/h à l'Ouest et à l'Est de Rennes comme dans le reste de l'Europe (Cf Communiqué de Presse d'Alstom joint).**

« Pour conclure sur le chapitre du pendulaire », l'argument économique est décisif :

D'une part **les coûts d'entretien d'une seule ligne régénérée (même plus intense que l'entretien d'une ligne classique) serait beaucoup moins coûteux que d'en entretenir deux !**

D'autre part régénérer les lignes existantes coûte 0,4 Md€ contre 2,4 Md€ pour créer une ligne nouvelle, soit 2 Md€ de moins ! **Pour 2 Milliards d'Euros combien d'emplois de maintenance, d'infirmiers, de crèches, d'écoles ?** Dans un pays où la dette publique de 1 100 Md€ devient financièrement insupportable conduisant les gouvernements à supprimer des postes de fonctionnaires et du service public, **ne devrait-on pas commencer par réduire les coûts d'infrastructures en privilégiant des alternatives ayant plus d'utilité publique sur le plan économique ?**

**« Le second enjeu de la LGV Bretagne est lié à l'environnement. »**

« Nous partageons tous le constat que le lobby routier est nuisible à plus d'un titre.(...) Sachez que depuis 2 ans la SNCF a délibérément supprimé des trafics FRET jugés non rentables afin d'équilibrer les comptes déficitaires de cette activité dont l'Etat est responsable à cause de son désengagement financier. La perte de ces trafics qui impacte lourdement sur l'environnement représente 900 000 camions de plus sur nos routes.» Nous partageons ce constat. En revanche, il est absurde de croire que « la LGV Bretagne répond idéalement à ce critère environnemental.(.) Refuser la LGV Bretagne, c'est encourager le routier ». Bien au contraire, **la création de la LGV n'améliore en rien le Fret** qui ne peut pas circuler au gabarit Européen ni sur les lignes existantes actuelles (les tunnels ne permettent pas de faire passer les conteneurs) ni sur la ligne LGV réservée aux TGV. **Le seul moyen de développer le Fret est de refuser la création de la LGV et d'adopter l'alternative consistant à régénérer les lignes existantes afin d'y faire passer le Fret au gabarit Européen.**

Les cheminots en citant le **développement durable** (inscrit dans la Constitution Française) ont oublié de rappeler un argument majeur sur l'environnement : la nécessité d'adopter la solution alternative pendulaire sur ligne existante régénérée afin de développer le Fret et le ferroviaire en évitant la création d'une ligne nouvelle et donc **d'économiser 2Md€ tout en empêchant le saccage de 200km de campagne !**

**« Le troisième enjeu de la LGV Bretagne est bien évidemment lié à la sécurité ».**

« Sachez que la ligne classique comporte de nombreux passages à niveaux. Compte tenu de l'augmentation des trafics [si la ligne actuelle n'était pas régénérée], les probabilités de collisions avec des véhicules seraient multipliées. Avec la LGV Bretagne (...) **le problème des passages à niveaux sur ligne classique ne serait pas résolu pour autant, mais les**

risques d'accidents seraient diminués. » La LGV ne ferait que réduire, sans les résoudre, les problèmes majeurs de sécurité de la ligne existante. En revanche, **la solution alternative que nous proposons élimine totalement cette insécurité puisque la régénération de la ligne existante comprend la suppression de l'intégralité des passages à niveau.**

« La CGT cheminots estime qu'un calendrier de réunions et de débats publics doit être élaboré pour que tout le monde s'exprime sans réserve sur le projet du contournement et de ses enjeux. Ce dossier n'est pas l'apanage d'une poignée de spécialistes. » En conclusions la CGT est d'accord avec nous ! Un débat est nécessaire, ce dossier n'est pas à laisser à une poignée de spécialistes.

**L'opportunité d'une nouvelle ligne est vivement contestée alors que la modernisation du réseau existant est une priorité servant à la fois à la grande vitesse, au TER et au Fret pour des raisons économiques, d'environnement et de sécurité.**

**La CGT cheminots contribue à apporter des arguments confirmant que la DUP doit être refusée en l'absence d'une étude alternative du pendulaire sur lignes existantes régénérées, manifestement plus d'utilité publique.**

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre considération distinguée.

Pour la Fédération ALTO,

Le 1<sup>er</sup> Juillet 2006

Le Président,



Louis Celier

Copie :  
Syndicat CGT Cheminots  
Elus et associations