

Le Projet TGV Ouest déclaré d'utilité publique par François Fillon

## Alto continue le combat

Le 26 octobre dernier, le premier ministre, François Fillon, déclare le projet de la nouvelle Ligne TGV Ouest d'utilité publique (parution au Journal Officiel le 28 octobre 2007). Rien n'arrête la «LGV» pensent beaucoup d'observateurs sauf la Fédération Alto. Elle s'engage dans un recours en annulation de la D.U.P. auprès du Conseil d'Etat.

Créée en 1997, dès l'arrivée dans les communes, des " valises bleues " (le dossier du projet de Ligne à Grande Vitesse Bretagne-Pays de la Loire), la Fédération ALTO s'est constituée en fédérant les associations communales sarthoises et mayennaises nées en réaction à ce projet.

L'objectif de la Fédération est de regrouper les forces vives de toutes ces associations pour promouvoir des alternatives au projet de ligne nouvelle et au contournement du Mans.

Il serait trop long de faire la liste de toutes les actions menées depuis dix ans, évoquons simplement un rappel des dernières actions.



◆ Les membres de l'association Alto ne baissent pas les bras.

### Enquête Publique en juin-juillet 2006

ALTO a contesté la précipitation dans laquelle s'est faite cette enquête, ne laissant pas au public le temps d'analyser comme il le faudrait les 23 kg de dossier. ALTO a insisté sur ce point auprès de la Commission d'Enquête et obtenu une prolongation de l'enquête jusqu'au 31 juillet.

Le 16 Novembre 2006, le résultat de l'enquête publique

est enfin connu. Malgré une conclusion on ne peut plus claire "...la commission constate que les inconvénients socio-économiques et humains du projet de ligne à grande vitesse entre Le Mans et Rennes sont très élevés si on ne considère que le seul gain de temps obtenu sur ce parcours et dont il est difficile d'évaluer le bénéfice." et un dossier de 220 pages de remarques considérées comme justifiées, «les enquêteurs donnent un avis favorable

par 6 voix contre une !», fait savoir Alto.

«L'enquête publique n'aura-t-elle été qu'une formalité de plus, une étape prévue au programme, dont le résultat aurait été connu d'avance?, s'interroge les dirigeants d'Alto. C'est ce que pensent beaucoup de personnes et c'est d'ailleurs ce qui les a amenés à ne pas participer à l'enquête publique, considérant que leur avis ne serait pas pris en considération : constat, une fois de plus, d'un échec d'une véritable démocratie». Pour faire connaître les alternatives, Alto dépose un

mais également de l'homogénéité des vitesses de ces trains et des modalités d'exploitations ; la capacité d'une ligne est d'autant plus faible que l'hétérogénéité des vitesses de train qui y circulent est importante, puisqu'il faut ménager entre les trains des espaces suffisants pour que les plus rapides ne rattrapent pas les plus lents.

Ainsi si les Z-TER pouvaient rouler à 220 km/h grâce à la ligne actuelle régénérée, les pendulaires à 250 km/h pourraient s'harmoniser dans un plan de circulation général.

" [...] des expertises effectuées par des bureaux d'étude étrangers ont montré que des réserves de capacités existaient sur des lignes considérées comme saturées, moyennant parfois des travaux d'importance limitée. La mission estime que " le recours à de telles expertises indépendantes des acteurs ferroviaires devrait être plus fréquent. "

### L'exigence d'une étude indépendante

ALTO demande depuis longtemps que cette étude soit réalisée par un bureau d'étude indépendant.

«En son temps, en septembre

## Et l'environnement dans tout cela ?

Conformément à l'article 6 de la Charte de l'Environnement, inscrite dans la Constitution Française, et eu égard à l'immense intérêt manifesté par les français pour le Grenelle de l'Environnement, «il nous semble indispensable, d'Alto 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 estimé à 3 milliards d'euros (4 fois moins avec le TGV pendulaire), le coût d'entretien de 2 lignes : en effet, la ligne actuelle est censée accueillir les TER.

L'efficacité des investissements : 12 ME/la minute gagnée pour la pendulaire contre plus de 50 ME/la

minute gagnée avec une ligne nouvelle (source RFF). Le confort de vie des citoyens. Le-Fret.

L'Environnement : la solution pendulaire conserve sensiblement le tracé actuel alors que la création d'une ligne nouvelle ravage une région sur 214 km de voies à créer. Outre les ravages du patrimoine et paysages, c'est aussi combien de tonnes par an de désherbant de plus déversés dans les nappes phréatiques sur 214 km de long ?

Retenons également les propos de Véronique Wallon de RFF (Réseau Ferré de France) : " Chaque projet doit être examiné au regard des contraintes socio-économique et des exigences de développement durable [...]. Mais nous ne sommes que conseil de l'Etat dans cette affaire ".

## Taux de rentabilité fantaisiste

## «Peu d'intérêts économiques de la LGV Bretagne»

L'avis d'Anne-Marie Idrac, présidente de la SNCF (novembre 2007): Lors du séminaire de presse de Saint-Paul-de-Vence qui s'est tenu du 7 au 9 novembre, Anne-Marie Idrac a elle aussi énuméré les exigences qui devraient guider les choix.

*" Nous avons des critères, même si ce n'est pas nous qui décidons, a dit la présidente de la SNCF, les TGV qui privilégient l'effet réseau, les projets qui permettent de gagner des parts de marché par rapport à l'aérien, ceux qui prennent en compte la saturation du réseau". Et l'opérateur n'omet pas non plus de citer le bilan carbone.*

Sur le papier, il y a consensus. Toutefois, chacun ne place pas forcément les priorités dans le même ordre. Ainsi, par exemple, la SNCF a-telle laissé

entendre qu'à l'aune de tous ses critères une ligne comme le TGV breton avait peu d'intérêt, alors même que la LGV entre Le Mans et Rennes venait d'être déclarée d'utilité publique. (Référence La Vie du Rail International du 5 décembre 2007.)

*" Ces propos de Mme Idrac, confirment ce que nous savons depuis le début: le maintien de ce projet est un choix politique et non un choix correspondant à un réel besoin ", rappelle Louis Celier, président de la Fédération ALTO.*

D'autant que la pendulation n'est pas aujourd'hui la seule alternative technologique : avec sa nouvelle technique d'essieu mobile, Bombardier envisage la possibilité d'atteindre 250 km/h sur ligne classique mise à niveau.

constat, une fois de plus, d'un échec d'une véritable démocratie». Pour faire connaître les alternatives, Alto dépose un dossier d'exposé de ses arguments au Conseil d'Etat.

*"Malheureusement, le Conseil d'Etat donne un avis positif pour que le projet soit déclaré d'utilité publique".*

Et, le 26 octobre, le premier ministre, François Fillon, déclare le projet d'utilité publique (parution au Journal Officiel le 28 octobre 2007 !)

Et Pourtant ... Les positions d'ALTO sont confortées par des audits officiels ou des avis compétents :

*" La gare du Mans n'est pas saturée " : c'est Monsieur Duport lui-même, président de RFF, qui l'a dit lors d'une visite en gare du Mans. On peut supposer qu'il sait de quoi il parle !*

*La ligne est-elle saturée ? L'Audit de février 2003 signale (p.13) : " La mission a ainsi constaté une incertitude technique sur le nombre de sillons utilisables sur une ligne donnée. En effet, la capacité d'une ligne ne dépend pas seulement du nombre de trains qui y circulent,*

soit par un bureau d'étude indépendant.

*"En son temps, en septembre 2000, souligne Alto, François Fillon était également d'accord avec cette exigence ; voici ce qu'il déclarait place de la Préfecture au Mans, en clôture d'une grande manifestation : " [nous demandons] que soient étudiées toutes les alternatives au projet actuel et qu'elles soient étudiées sérieusement en particulier parce que ce projet va causer des dégâts considérables à notre environnement écologique mais aussi à notre environnement économique à travers les atteintes à l'agriculture". En avril 2007, Messieurs Boulard et Du Luard demandaient également une étude indépendante dans une lettre commune adressée au Ministère des Transports.*

*La Région Bretagne elle-même n'est pas satisfaite de l'étude faite par RFF concernant l'étude de mise en pendulation pour les trajets Rennes-Brest et Rennes-Quimper puisqu'elle a lancé le 24 octobre 2007 un appel d'offre pour une contre-expertise".*

## Taux de rentabilité fantaisiste

Le taux de rentabilité d'un projet est déterminant: en effet, en-dessous de 8%, le projet n'est pas retenu. Or, le calcul du taux de rentabilité est très variable selon la méthode employée. Ainsi, par exemple, concernant le contournement de Nîmes et Montpellier, il est dit dans un rapport: "Sa rentabilité socio-économique est élevée, de l'ordre de 12,8%. ..., avec le barème Boiteux II, le TRI

socio-économique n'est plus que de 8,1%."

Dans le projet LGV Bretagne, le taux de rentabilité est, lui aussi, légèrement supérieur à 8% (!) alors que toutes les dépenses sont loin d'avoir été prévues et que l'augmentation estimée du nombre de voyageurs vers Rennes semble fortement surévaluée.

## Le problème du gain de temps

La contribution de la ligne nouvelle Le Mans Rennes à l'atteinte de l'objectif (Paris-Brest en 3h) ne représente que 39% ( gain de 37mn sur un gain de 1h45 entre les 4h45 actuellement et la perspective de 3h00) car 61% du

temps gagné l'est par la rénovation de la ligne existante entre Rennes et Brest. Alto continue «à défendre l'idée que ce qui est valable à l'Est de Rennes l'est aussi à l'Ouest».

# ALTO s'engage dans un recours en annulation de la D.U.P. auprès du Conseil d'Etat

Eu égard aux remarques évoquées plus haut, émanant tant de la SNCF que de RFF, et aux conclusions de la commission d'enquête, nous sommes en droit de nous demander sur quels critères, le premier ministre François Fillon, s'est basé pour déclarer le projet d'utilité publique.

D'autant qu'en septembre 2000, devant la Préfecture de la Sarthe, il déclarait : " Il faudra qu'il [le Préfet de la Sarthe] sache que nous ne limiterons pas nos efforts d'imagination, ni pour trouver des formes d'action, (là-dessus, nous faisons confiance aux associations), ni pour

trouver les formes de combat juridique évoquées tout à l'heure par Jean-Claude Boulard et qui doivent nous permettre d'empêcher pendant de longues années le projet d'aboutir tant qu'on ne nous aura pas entendus. "

Constatant que la DUP n'est qu'une simple décision d'étape, la Fédération ALTO continue à soutenir les arguments suivants :

La rénovation de la ligne existante entre Le Mans et Rennes permettrait :

- un gain de temps significatif comme c'est le cas à l'Est de Rennes
- une économie de 2,6 Md

euros ( 3Md pour le projet tel qu'il est présenté)

- une inter modalité TER/Fret/Grande vitesse, absente du projet
- d'épargner 200km de campagne et de lieux de vie

Conformément à l'instruction du Ministère des Transports 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 probléma-

tiques nouvelles de nature à remettre en cause le projet actuel de LGV.

Dans cette logique de bon sens partagé par beaucoup, ALTO s'engage donc dans un recours en annulation de la D.U.P. auprès du Conseil d'Etat.

Les communes (en fournissant la délibération du Conseil Municipal) et les individus (en fournissant leur titre de propriété) peuvent s'associer à ce recours contre la DUP. Des communes de la Sarthe, La Mayenne et l'Ille et Villaine l'ont déjà décidé.

Les individus concernés sont non seulement ceux qui sont directement sur le tracé mais aussi ceux qui seraient susceptibles de subir les nuisances de la LGV.

*" Ce projet est un mauvais projet, et malgré les envies des uns et des autres d'être fixés sur leur sort, ce que chacun comprend bien, il serait très dommageable de le laisser passer et de le tenir pour acquis parce qu'il y a eu une D.U.P. Toutes les possibilités de recours sont loin d'être épuisées.*

*D'autre part, on sous-estime que la perte de leur mai-*

*son, de leur exploitation ou de leur cadre de vie représente pour les habitants un véritable drame qui pourrait conduire certains à une vraie désespérance... " conclut Anne-Marie Guillon, secrétaire de la Fédération ALTO.*

<http://www.federationalto.net>

Contact : [federation.alto@laposte.net](mailto:federation.alto@laposte.net)  
Adresse : Fédération ALTO  
Les Grandes Haies 72550 Degré