

La décision du Conseil d'Etat d'annuler la DUP du projet de construction des pylônes dans les alpes maritimes, rappelle, comme le souligne Corinne Lepage, « qu'il n'y a pas d'utilité publique quand il s'agit de détruire un site exceptionnel ».

Or, le projet LGV Bretagne Pays de la Loire prévoit la destruction de plusieurs sites exceptionnels. « L'alternative de régénérer les lignes existantes et d'utiliser la technologie pendulaire éviterait cette destruction » déclare la fédération ALTO.

Cette décision du conseil d'Etat ainsi que l'article 6 de la Charte de l'Environnement¹ inscrite dans la constitution française confirment la position défendue par des associations et des élus de la Sarthe². Ils affirment « leur opposition à la ligne nouvelle et au contournement du Mans présentés à l'enquête publique en l'absence d'une étude alternative sur le pendulaire. »

Il nous semble indispensable que le choix entre la solution LGV et son alternative pendulaire prenne en compte les arguments suivants de développement durable :

- **le coût de construction** : la solution LGV (2,4 Md€) vis à vis du pendulaire sur ligne existante régénérée (0,4 Md€) représente un surcoût de 2Md€ inadmissible dans le cadre du déficit public de 1 100 Md€ 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 M€/la minute gagnée pour le pendulaire contre +50 M€/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 dans un but écologique vs pétrole.

- 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 48 passages à niveau responsables de plusieurs morts tous les ans sur la ligne Le Mans Rennes (qui, même avec une LGV restera empruntée en totale insécurité 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 séquençement des trains permettant d'éviter une saturation de ligne.

- **l'économie régionale** : utilisation des Z-TER pouvant rouler à 220Km/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 214km 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 ?

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.

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."

La décision du Conseil d'Etat annulant l'arrêté interministériel autorisant la construction des pylônes dans les alpes maritimes est une décision historique qui se renouvellera pour les projets qui ne tiennent pas compte des alternatives plus écologiques. Les personnes qui se sentent concernées ont jusqu'au 31 juillet pour s'exprimer lors de l'enquête publique sur la LGV-Bretagne en écrivant à la Préfecture de la Sarthe, au Mans.

¹ "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."

² La Fédération ALTO et l'AVUC (l'Association des Usagers des Chemins de Fer de la Région Ouest), Pierre Hellier et Dominique Le Mener (Députés UMP de la Sarthe), Christophe Counil (Président du groupe des Conseillers généraux de gauche), Marietta Karamanli (Conseillère générale PS, adjointe au maire du Mans), Christophe Rouillon (Conseiller Général PS, Maire de Coulaines), Gilles Baré, André Goussé, Bernard Huger, Jean-Michel Levoyer (Maires de La Quinte, Chauffour-Notre-Dame, Degré, Aigné), Cécile Bayle de Jessé (élu du Mans et au nom du MPF de la Sarthe)