

# T G V OUEST

-:-:-

## PROPOSITION POUR UN NON-CONTOURNEMENT DU MANS

-:-:-

Les principales raisons formulées par les opposants à la traversée du MANS par un TGV "pendularisé" ou non sont en substance les suivantes :

- perte de temps de 9 minutes sur le trajet PARIS-RENNES,
- insécurité sur les quais,
- nuisances visuelles et sonores pour les riverains,
- saturation de la gare,
- augmentation future du fret ferroviaire,
- etc . . . . .

Notre projet annulerait, en particulier dans le cas du TGV "pendularisé", une grande part des réserves formulées .

En partant des lignes actuelles sur le plan joint (page 1/10), nous proposons dans le sens PARIS vers RENNES ou NANTES :

- **zone 1** :
  - creuser le sol afin d'amorcer un ouvrage en "tranchée ouverte" à partir du pont de la rue de Roumanie, juste en limite de la commune d'YVRE L'EVEQUE ; en principe le pont est sur LE MANS.
  - passage sous le pont du boulevard Nicolas Cugnot,
- **zone 2** :
  - passage sous la route en prolongement de la rue de Monthéard, la route passerait alors au-dessus de la voie ferrée,
- **zone 3** :
  - passage des voies TGV sous le pont ferré de l'avenue Jean Jaurès ( 15 à 18 m. de tunnel ), en aménageant la bifurcation des " docks ",
- **zone 4** :
  - dédoublement des voies:
    - les voies TGV continuent en tranchée ouverte côté NOVAXIS,
    - les autres voies continuent en surface ( pour les trains avec arrêt en gare ),
    - passage des voies TGV sans arrêt sous les ponts Coëffort et du Bourg-Belé, . . . / . . .

**- zone 5 :**

- voies TGV en tunnels sous le bd Demorieux, sous la Sarthe, sous le canal des Planches puis 350 m. de tranchée ouverte avant de continuer en tunnels vers deux directions sous les ponts ferrés de l'avenue Olivier Heuzé,

**- zone 6 :**

- continuer les voies en tranchées ouvertes ou en surface vers RENNES ou NANTES .

**Nota:**

- en zones 4 et 5, en face du parking SNCF ( côté NOVAXIS ), prévoir un ouvrage en sous-sol avec quais souterrains le long des voies TGV sans arrêt, lesquels peuvent dans l'avenir s'avérer utiles .

**Commentaires :**

- Ces travaux qui représentent un volume de réalisation important viendraient évidemment en remplacement de ceux prévus pour de nouvelles lignes au nord du MANS ( et peut-être une gare à LA MILESSE ) .

- Cette proposition est certainement transposable à LAVAL .

- Cette réalisation permettrait d'envisager un ensemble cohérent, intégrant un nouveau plan de transports urbains.

- Tout ce qui a été dit pour la rectification des lignes actuelles est à prendre en compte ( retouches des courbes, suppression des passages à niveau, etc... ) .

- Le problème d'insécurité en gare serait résolu .

- Les trains pourraient alors se «doubler en gare» .

- La traversée des trains sans arrêt se ferait à plus grande vitesse .

- Les nuisances visuelles et sonores seraient pratiquement supprimées pour la traversée du MANS .

- Les deux voies TGV sans arrêt ne comporteraient alors que deux ou trois aiguillages .

**Sens NANTES vers PARIS :**

- Trajet inverse en gare du MANS pour les TGV sans arrêt .  
Dédouement des deux voies dans la courbe zone 6 pour un accès aux voies actuelles des TGV avec arrêt .

.../...

**Sens RENNES vers PARIS :**

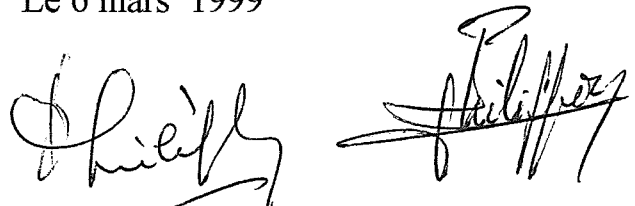
- Trajet inverse en gare du MANS pour les TGV sans arrêt .  
Dédoublément des deux voies dans la courbe zone 6 en reprenant en compte les études préliminaires de la SNCF . (scénario 4 ) permettant l'accès aux voies actuelles pour les TGV avec arrêt.

**REMARQUE :**

Dans le cas de TGV pendularisés, la vitesse de 160 km/heure est à revoir à la hausse en raison d'une possibilité de vitesse plus grande en courbe .

Les deux voies CONNERRE - LE MANS sont à traiter pour permettre une plus grande vitesse (passages à niveau à supprimer, etc.....) .

Le 6 mars 1999



D. et G. PHILIPPON

Association DEGRE CADRE DE VIE

Projet du 29 janvier 1999 complété .

ARGUMENTAIRE du PROJET pour  
GARDER et DEVELOPPER la GARE du MANS

- Ce projet est techniquement réalisable.
- L'état possible de la concurrence avec d'autres moyens de transport que le ferroviaire sera tel que probablement la traversée de la gare sera un atout déterminant pour l'essor du transport des passagers .
- Les élus sarthois, toutes tendances confondues, sont favorables à la traversée de la gare du MANS par tous les TGV et certainement prêts à aider à cette réalisation .
- Lors d'un récent sondage, plus de 80 % des habitants du MANS ne veulent pas du contournement.
- Que le TGV soit de " 1<sup>o</sup> génération " ou " pendularisé " , ce projet reste adapté.
- Les autres points forts sont énumérés page 3/10 du fascicule d'origine .

COMPLEMENTS ETUDIÉS depuis le 29 janvier 1999 ,

date de la divulgation du PROJET

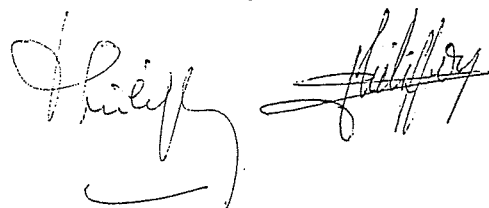
- Créer une ligne à grande vitesse apte à 300 Km/heure entre CONNERRE - LE MANS et jumelée à la ligne existante (1) .
- Traversée de la gare en tranchée ouverte et en tunnels sous six "ponts ferrés", la Sarthe et le canal des Planches à la vitesse de 160 km/H . Le passage à 160 km/H en surface a déjà été étudié (2) .
- Entre les ponts du Bourg-Belé et Demorieux, la tranchée pourrait être couverte ( avec évents et deux quais souterrains pour la décompression ), ce qui créerait en gare deux voies supplémentaires en surface sur environ 500 m. de long .
- En réalisant une voie à grande vitesse entre CONNERRE et LE MANS, l'embranchement pour les TGV avec arrêt en gare se ferait alors en surface et en amont du pont de Roumanie . Celui «des docks» sur la voie actuelle pour les autres trains resterait en l'état .
- Le trafic sur la portion CONNERRE-LE MANS serait donc dédoublé et réglerait l'éventuel problème du fret .
- La législation relative aux tunnels risque d'être modifiée en devenant plus contraignante. Pour le passage en Gare des T.G.V sans arrêt, la signalétique serait à adapter pour qu'ils ne se croisent pas sur les 5 km. comprenant la traversée du MANS . Une voie en tranchée ou en tunnel serait ainsi toujours libérée .

LE MANS, le 26 juin 1999

(1) : page 9 du dossier informations, études préliminaires :LE MANS.

(2) : page 10 d° d°

- «valise» remise aux élus en juin 1997 .



## **ACTUALISATION DE NOS ARGUMENTS POUR GARDER ET DEVELOPPER LA GARE DU MANS**

Les raisons développées par les partisans de la réalisation de lignes nouvelles à grande vitesse entre CONNERRE et RENNES sont alimentées par des considérations basées exclusivement sur la situation actuelle ( année 2000 ) .

C'est une erreur et les opposants aux nouvelles lignes sont certainement tombés dans un piège dont ils doivent se dégager.

On doit se situer à l'horizon 2015 - 2020 et imaginer comment auront évolué les transports en général ( voyageurs et fret ) :

- le prix des déplacements par le train sera certainement toujours aussi dissuasif,
- les déplacements journaliers LE MANS-PARIS, RENNES-PARIS, NANTES-PARIS et inverse, etc.....verront diminuer leur fréquence en raison d'une plus grande application du télétravail et du vidéophone . Le progrès lié dans ces domaines à l'utilisation des fibres optiques contribuera à l'extension du travail à domicile, en premier lieu pour les activités du domaine tertiaire,
- le transport aérien sera renforcé en particulier sur les lignes transversales mais également entre PARIS et la Bretagne ou les Pays de Loire. La réalisation de l'aéroport de NOTRE DAME des LANDES entre NANTES et RENNES amplifiera la concurrence train-avion,
- la généralisation de l'organisation des approvisionnements industriels et commerciaux en " juste à temps " aura un effet inverse à l'accroissement espéré du fret ferroviaire, le train devenant alors la cause de l'allongement des délais de livraisons,
- Internet et son commerce électronique participeront à la diminution notable des déplacements individuels aussi bien pour le train que pour l'automobile,
- les partisans des nouvelles lignes assèment actuellement que 60 % des T.G.V. ne s'arrêtent pas au MANS ! et alors ! cette situation est peut être voulue, tout comme la prétendue saturation de la gare dans certains créneaux . Avec ce qui vient d'être développé, on peut affirmer que dans une vingtaine d'années, on assistera à une redistribution des fréquences de passages avec ou sans arrêt . En raison d'une concurrence accrue qui touchera le transport ferroviaire, 60 % des T.G.V. s'arrêteront alors peut-être au MANS,
- les gains de temps supputés pour justifier la construction de nouvelles lignes à grande vitesse ont été faussés par de mauvaises comparaisons . Les écarts doivent être calculés avec les temps supposés réalisés par des T.G.V. « classiques » sur des lignes nouvelles par rapport à ceux supposés réalisés par des T.G.V. « pendulaires » sur les lignes actuelles mais sérieusement remises aux normes ( suppression des passages à niveau, reprise de courbes, etc.... ) .

On doit doubler le tronçon CONNERRE - LE MANS par une ligne aux normes grande vitesse, traverser la gare du MANS en souterrain pour gagner des voies en surface, détourner le trafic du fret vers la gare de triage et enfin aménager les lignes existantes vers la Bretagne en utilisant la technique du T.G.V. pendulaire qui aux yeux de nos amis bretons est paré de toutes les vertus .... après qu'il ait passé RENNES pour desservir les grandes gares du littoral .

Tous les élus sarthois se sont prononcés à plusieurs reprises contre le contournement du MANS .

LE MANS, le 27 février 2000



G. PHILIPPON  
Association DEGRE Cadre de Vie