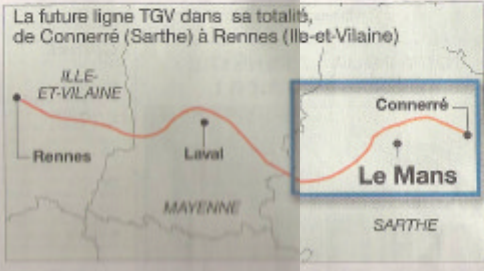
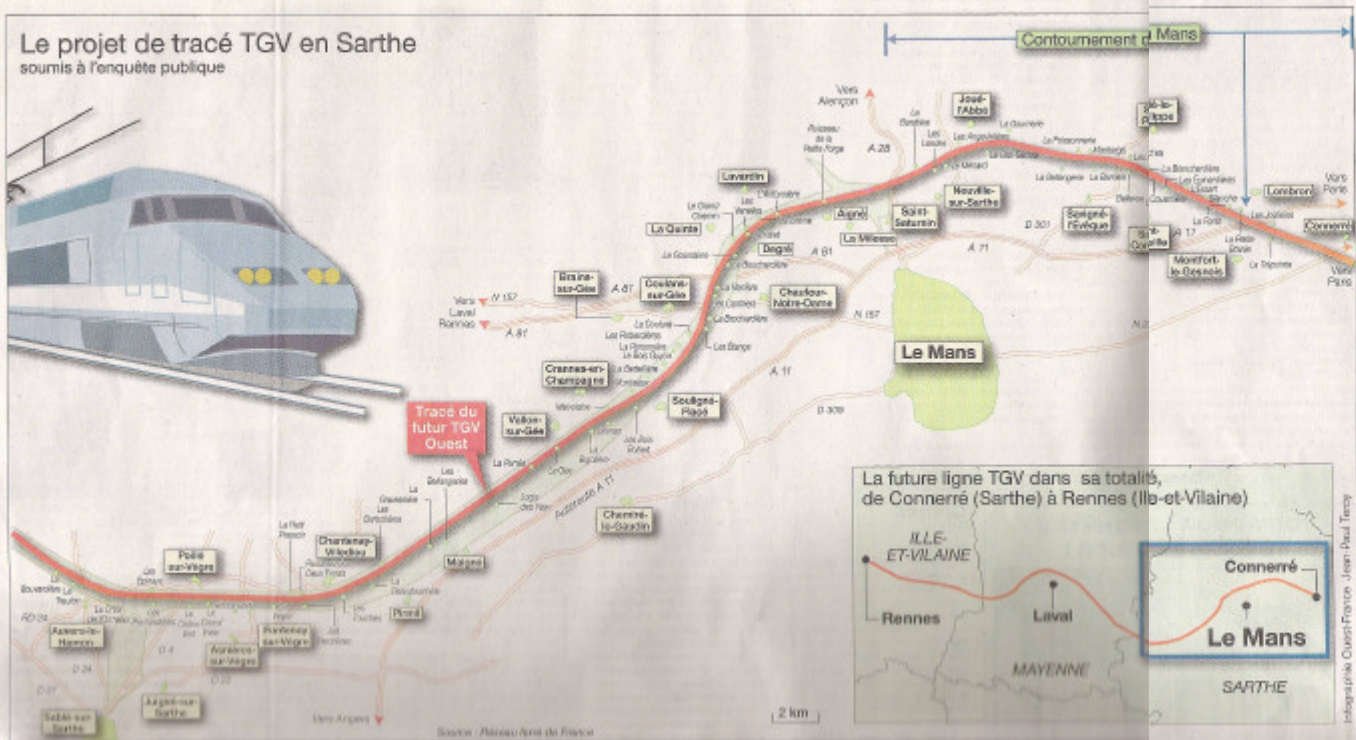
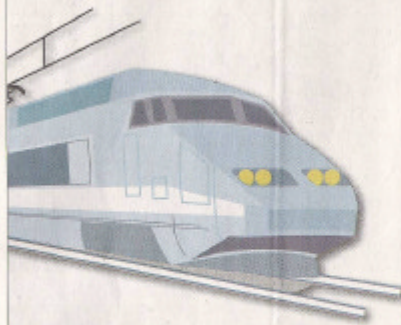


TGV-Ouest : début de l'enquête publique le 1^{er} juin

Le projet de tracé TGV en Sarthe
soumis à l'enquête publique





En Sarthe: 28 communes directement touchées, 790 hectares à acheter, huit fermes à déménager, une quarantaine de maisons à raser.

À l'étude depuis le milieu des années 90, présentée par Réseau ferré de France à la faveur d'une concertation en 2003, la ligne à grande vitesse (LGV) Ouest, entre le Mans et Rennes, entre dans la phase de l'enquête publique.

Un gros dossier de 23 kg et les registres d'observation vont être déposés dans chacune des 36 communes sarthoises touchées par le tracé retenu, dont 28 directement, dans les chefs-lieux de canton et les trois chefs lieux d'arrondissement (Le Mans, Mamers et La Flèche) à la préfecture et dans les deux sous-préfectures. Cela pour permettre à tout le monde de s'exprimer sur le sujet et faire part de ses positions à la commission d'enquête présidée par Edmond Chaussabourg.

Dans chaque commune

À partir de jeudi 1er juin et jusqu'au lundi 17 juillet, la commission passera dans chaque commune et des permanences seront assurées dans les mairies concernées.

Nul doute que le débat sur l'opportunité de réalisation de cette nouvelle ligne va ressurgir. D'ores et déjà la fédération Alto (Alternative aux lignes TGV Ouest) est montée

au créneau en s'assurant du soutien d'élus de droite (le député Pierre Hellier) et de gauche (Christophe Rouillon, maire de Coulaines, Marietta Karamanli, conseillère générale, les adjoints gauche progressiste de la ville du Mans et les élus Verts de la région). «La priorité, c'est l'aménagement des liaisons ferroviaires au niveau de Massy-Valenton, en région parisienne et la rénovation de la ligne existante après Le Mans, vers Laval et Rennes. L'alternative pendulaire qui sera mise en place après Rennes pourra prouver toute son efficacité dès Le Mans», dit-on chez Alto.

Pour sa part, le maire du Mans, Jean-Claude Boulard, avec le soutien du président du conseil général, Roland du Luart, demande la signature de la convention de desserte de la gare du Mans avant l'ouverture de l'enquête publique. C'est-à-dire dans les tout prochains jours. Car bien évidemment le serpent de mer du contournement resurgit à la faveur de l'enquête publique.

D'autant plus que les terrains gelés depuis 1984 pour ce contournement, sont à nouveau soumis à l'enquête. La déclaration d'utilité publique de l'époque est aujourd'hui caduque. Au Mans toujours, un conseil municipal exceptionnel est annoncé pour lundi 29 mai.

Et puis il a aussi les agriculteurs.

Plusieurs centaines sont concernés en Sarthe, huit devront quitter leur corps de ferme, siège de l'exploitation. «On observe qu'il y a plus d'exploitations touchées que lors de la réalisation de la nouvelle ligne jusqu'à Connerré.

Plus aussi que par les autoroutes. À certains endroits la ligne passe très près de certaines fermes», fait-on remarquer à la FDSEA (fédération départementale des syndicats d'exploitants agricoles).

La commission rendra son avis à l'automne, vers le début d'octobre. D'ici là et bien après encore, toutes les personnes touchées vont chercher à négocier au mieux indemnités, déménagements, propositions de nouvelles terres dans le cadre des aménagements fonciers. Ce qui n'ira pas sans grincements de dents, on le sait bien.

Quant aux délais, les documents de RFF font état d'un démarrage des travaux en 2009 pour une ouverture de la ligne en 2013. Mais on sait aussi, depuis fin 2003, que le TGV Ouest n'est plus une priorité nationale de premier rang. Le TGV Est, celui vers l'Espagne, la liaison avec l'Italie via les Alpes et certaines autoroutes lui sont passés devant. De toute façon, c'est l'État, du moment où la décision sera prise, qui tient dans ses mains la réponse.

Jean-Michel KONNE.