



# ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

## TGV Atlantique

Question orale n° 1376

### Texte de la question

M. Antoine Joly appelle l'attention de Mme le secrétaire d'Etat aux transports sur le problème du contournement de la ville du Mans par la ligne TGV destinée à desservir Rennes et Nantes, qui a été unanimement rejetée par l'ensemble des élus locaux de la Sarthe. En effet, les études techniques ont montré qu'il entraînerait par rapport au maintien du passage de la ligne par la gare du Mans, un surcoût exorbitant face aux quelques minutes gagnées sur un itinéraire Rennes-Paris ou Nantes-Paris. D'ailleurs, les villes de Nantes et de Rennes se sont associées au refus de ce contournement. A une période où l'Etat doit être économe des deniers publics, à un moment où la SNCF doit s'efforcer d'améliorer la situation de ses comptes, une telle option ne peut se justifier. En outre, sur le plan technique, l'absence de barreau d'interconnexion au sud de la région parisienne écarte l'hypothèse d'une saturation de la ligne passant par Le Mans. Pour toutes ces raisons, il serait souhaitable que ce projet soit définitivement abandonné. Aussi lui demande-t-il de bien vouloir lui faire connaître quelles sont ses intentions sur ce dossier.

### Texte de la réponse

M. le président. M. Antoine Joly a présenté une question n° 1376.

La parole est à M. Antoine Joly, pour exposer sa question.

M. Antoine Joly. Mme Idrac connaît bien le dossier du contournement de la ville du Mans par la ligne TGV. Quoi qu'il en soit, je suis heureux de l'occasion qui m'est donnée aujourd'hui d'y sensibiliser un autre membre du Gouvernement.

Le contournement de la ville du Mans a été rejeté vigoureusement à la fois par les élus du conseil général de la Sarthe, d'une manière unanime, ainsi que par la ville du Mans elle-même. Par ailleurs, l'opposition à ce contournement a reçu un accueil favorable tant des municipalités de Rennes et de Nantes que des conseils régionaux.

M. Marc Laffineur. Ce n'est pas vrai ! Le contournement est indispensable !

M. Antoine Joly. Bien sûr, les Sarthois - je tiens à rassurer M. Laffineur - ne sont pas du tout opposés à la prolongation de la ligne TGV au-delà du Mans vers Nantes, Angers et Rennes. Ils estiment en revanche, à la suite des études techniques qui ont été réalisées, que le contournement par le nord de la ville du Mans aboutirait à un coût exorbitant alors que le gain de temps - il s'agirait de minutes - serait infime.

M. Marc Laffineur. C'est exactement l'inverse !

M. Antoine Joly. Le prolongement de la ligne au-delà du Mans serait plus intéressant pour Nantes, Angers ou Rennes que ce contournement qui ne permettrait de gagner que quelques minutes et qui coûterait très cher.

M. Marc Laffineur. Le contournement est indispensable !

M. Antoine Joly. A une époque où nous devons être économes des deniers publics et où la SNCF doit veiller à l'équilibre de ses comptes, il nous semble évident qu'un tel projet doit être écarté.

Le problème technique de la saturation de la gare du Mans ne se pose pas tant que l'interconnexion dans la région parisienne n'est pas réalisée. Or cette interconnexion a été rejetée par la région Ile-de-France.

M. Marc Laffineur. Sur ce point, vous avez raison !

M. Antoine Joly. En outre, la gare du Mans dispose de lignes sous-employees, dont l'utilisation permettrait d'éviter la saturation.

Pour toutes ces raisons, j'ai demandé à Mme le secrétaire d'Etat aux transports de faire le point sur ce dossier et de rassurer les Sarthois.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué au logement.

M. Pierre-Andre Perissol, ministre délégué au logement. Monsieur Joly, je vous répondrai à la place de M. Bernard Pons à propos d'un dossier que vous connaissez parfaitement et dont vous êtes un très ardent défenseur, ce dont m'a assuré le ministre en me confiant les éléments de réponse qu'il aurait souhaité vous communiquer lui-même.

Le débat sur l'intérêt économique et social des projets de TGV Bretagne-Pays de la Loire a conduit à l'élaboration d'un cahier des charges de l'infrastructure. M. Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme et Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports, ont approuvé ce document, qui a été préparé avec tous ceux qui sont concernés par la réalisation du projet. C'est sur cette base qu'ils ont décidé, au mois de décembre 1995, de lancer les études préliminaires.

S'agissant du Mans, il faut rappeler, une fois de plus, l'ensemble des principes affirmés dans le cahier des charges.

Le cahier des charges a retenu le principe d'une étude qui a pour objet une comparaison fine et objective entre une solution de contournement de la ville du Mans par le nord, dans les emprises déjà acquises, et une solution qui consisterait à aménager les lignes existantes de part et d'autre du Mans, ainsi que la traversée de la gare. Il s'agit non seulement d'effectuer les comparaisons nécessaires pour apprécier la solution la plus intéressante du point de vue des performances, du coût des investissements et de la rentabilité socio-économique du projet, mais aussi d'appréhender les conséquences sur l'environnement naturel et urbain.

M. Bernard Pons et Mme Anne-Marie Idrac ont veillé à ce que cette étude se déroule conformément aux principes définis dans le cahier des charges. Celle-ci a été présentée au comité de pilotage des études préliminaires. Elle fera l'objet d'une consultation des élus au deuxième trimestre de 1997. Ce n'est qu'à l'issue de cette consultation qu'une décision ministérielle sera prise.

En ce qui concerne l'interconnexion du TGV Atlantique avec le reste du réseau TGV, c'est une réalité des aujourd'hui. À court et à moyen terme, l'objectif devrait pouvoir être atteint en utilisant les lignes existantes, moyennant quelques aménagements.

Maintenir cette interconnexion dans des conditions satisfaisantes est une nécessité du point de vue de l'aménagement, et le futur schéma ferroviaire devra en tenir compte.

Le projet d'interconnexion sud, qui se situe dans une perspective à plus long terme, devra faire l'objet d'un débat le moment venu. La solution étudiée lors du schéma directeur de 1992 pose de sérieux problèmes environnementaux, mais d'autres solutions peuvent également être envisagées.

Vous voyez donc, monsieur le député, que vous pourrez vous faire entendre. M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme prètera, comme d'habitude, une oreille bienveillante à vos préoccupations.

M. le président. La parole est à M. Antoine Joly.

M. Antoine Joly. Je vous remercie, monsieur le ministre, de vos propos.

Nous serons extrêmement vigilants lorsque l'étude sortira pour être soumise à l'avis des élus. Le problème devra alors être examiné tant sur le plan technique que sur le plan politique - je pense notamment à la politique d'aménagement du territoire et donc à l'utilisation des gares existantes, qui est d'ailleurs l'un des objectifs de Mme le secrétaire d'Etat.

## Données clés

**Auteur :** [M. Joly Antoine](#)

**Circonscription :** - RPR

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 1376

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** transports

**Ministère attributaire :** transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le** : 26 février 1997, page 1378

**Réponse publiée le** : 5 mars 1997, page 1556

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 26 février 1997