

## Extrait du compte-rendu intégral des débats

Séance du 28 septembre 2010

### Respect par l'état de l'objectif n° 1 du contrat de projet 2007-2013 concernant la desserte TGV du Finistère et de l'extrême ouest breton

M. le président. La parole est à M. François Marc, auteur de la question n° 982, adressée à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. François Marc. Ma question porte sur l'objectif d'assurer une desserte ferroviaire de l'extrémité de la Bretagne en moins de trois heures depuis Paris. J'ai déjà interpellé sur ce sujet plusieurs ministres, dont celui des transports, ainsi que le président de RFF, Réseau ferré de France.

Nous sommes inquiets de constater que RFF n'a visiblement reçu aucune commande au titre de la phase 2 de ce projet. Nous avons même pu lire, à la page 106 de l'avant-projet de SNIT, le schéma national des infrastructures de transport, que la Bretagne est classée parmi « les territoires restant à l'écart du réseau des lignes à grande vitesse ». Les choses sont donc très claires !

Il va de soi que nous ne pouvons nous satisfaire de cette situation, d'autant que l'objectif n° 1 du contrat de plan État-région était de ramener à trois heures le temps de trajet entre Brest ou Quimper et Paris, cela étant jugé « impératif pour le développement économique de la région ».

Grâce à l'implication active des collectivités concernées et de la région, la phase 1 du contrat de plan État-région est en bonne voie d'achèvement. Comme vous l'avez indiqué tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'État, trente-sept minutes de temps de trajet seront gagnées sur la ligne Le Mans-Rennes, et cinq autres grâce à la suppression de passages à niveau, soit un gain total de quarante-deux minutes. Toutefois, le train le plus rapide met aujourd'hui quatre heures vingt-deux pour relier Quimper ou Brest à Paris. À la suite du gain de quarante-deux minutes que j'évoquais à l'instant, ce temps sera ramené à trois heures quarante. Or l'État s'est engagé à le réduire à moins de trois heures !

Nous sommes d'autant plus inquiets que M. Borloo a déclaré récemment dans la presse que le principe de la création d'une ligne à grande vitesse Nantes-Rennes avait été entériné. Le renvoi aux calendes grecques de la réalisation des lignes TGV Brest-Rennes et Quimper-Rennes semble donc très clairement envisagé par l'État.

Devant ce constat, monsieur le secrétaire d'État, ma question est simple : l'État a-t-il réellement la volonté d'atteindre l'objectif de trois heures de temps de trajet sur lequel il s'est officiellement engagé en 2007 ? Compte-t-il respecter l'épure du document officiel qu'il a signé le 12 avril 2007 ? Les 100 millions d'euros de crédits prévus par l'État pour les études de la phase 2 – qui auraient dû être lancées depuis deux ans déjà ! – seront-ils inscrits au budget de 2011 ? Pour l'heure, RFF n'a toujours reçu aucune commande ! Enfin, va-t-on réviser le SNIT pour y intégrer cette exigence fondamentale ?

Alors que Strasbourg sera à une heure cinquante-cinq de Paris et Bordeaux à deux heures cinq, est-il concevable que trois heures quarante soient nécessaires pour rejoindre Brest ou

Quimper depuis la capitale ? C'est tout à fait inadmissible ! Monsieur le secrétaire d'État, cela fait deux ans que nous attendons que la phase 2 soit engagée : nous demandons aujourd'hui des réponses précises à nos questions.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme. Monsieur le sénateur, à l'instar de M. Paul, vous m'interrogez sur l'objectif, inscrit dans le contrat de projet État-région de Bretagne, de réduire à trois heures le temps de trajet entre Paris et Brest ou Quimper. Je vous confirme l'engagement de l'État sur ce point.

Comme je l'ai indiqué à votre collègue, le Gouvernement est très attentif à l'amélioration de la desserte ferroviaire de la région Bretagne. Mais cela ne se fera pas du jour au lendemain !

La première étape consiste notamment à supprimer 41 des 102 passages à niveau existant sur les lignes Paris-Brest et Paris-Quimper. Je souligne que 210 millions d'euros sont consacrés à ces travaux, qui permettront aux trains de circuler plus vite et réduiront en outre les risques d'accidents aux ouvrages de franchissement.

En parallèle – c'est la deuxième étape –, le projet de ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire permettra de réduire dans une mesure importante les temps de parcours vers la Bretagne. Vous l'avez dit, monsieur le sénateur, ce sont près de cinquante minutes qui seront ainsi gagnées. C'est là un premier progrès très important, me semble-t-il. Comme je l'ai souligné tout à l'heure, mon collègue Dominique Bussereau souhaite que le contrat de partenariat public-privé soit finalisé pour cette tranche dès cette année.

Je vous assure de la mobilisation du Gouvernement quant à la desserte du Finistère. Nous avons notamment veillé à ce que les dessertes de Brest et de Quimper soient inscrites à l'avant-projet de SNIT qui vient d'être soumis à concertation, au titre de la garantie d'une desserte optimisée des territoires à l'écart du réseau des lignes à grande vitesse.

Ces travaux seront réalisés selon un calendrier rapproché et ne seront donc pas affectés par le projet de ligne à grande vitesse Nantes-Rennes, qui a vocation à s'inscrire, à terme, dans une nouvelle liaison ferroviaire transversale Est-Ouest, elle aussi très importante.

Ainsi, la modernisation des lignes et l'optimisation de l'exploitation permettront au grand Ouest breton de bénéficier, comme vous le souhaitez, de la diffusion de l'effet de la grande vitesse qui sera suscité par la réalisation de la ligne Bretagne-Pays de la Loire.

M. le président. La parole est à M. François Marc.

M. François Marc. Monsieur le secrétaire d'État, je ne pensais pas entendre un tel aveu de renoncement de la part du Gouvernement... Vous nous avez dit clairement que l'engagement pris de réaliser la phase 2 ne pourrait être tenu du jour au lendemain. Or je vous signale que l'État a signé cet engagement voilà deux ans !

Par ailleurs, vous nous confirmez que la Bretagne figure bien parmi les territoires laissés à l'écart des lignes TGV, et vous nous parlez simplement d'« optimisation ». Vous confirmez ainsi le désengagement de l'État, qui piétine le contrat de projet qu'il avait signé ! D'ailleurs, à la fin de votre intervention, vous avez indiqué que la réalisation du TGV Rennes-Nantes

constitue aujourd'hui la priorité. En définitive, le TGV bifurquera à Rennes vers Nantes et la Vendée, au lieu de poursuivre comme prévu vers Brest et Quimper. La Bretagne intérieure se trouve donc exclue.

Les éléments de réponse que vous nous avez apportés ne font donc que confirmer les craintes qui étaient les nôtres, notamment depuis les déclarations, l'été dernier, de M. Borloo : la Bretagne est aujourd'hui mise à l'écart en matière de desserte par le TGV ! Je déplore très vivement cette situation ; les Finistériens ne pourront accepter un tel désengagement de l'État, qui renie ici sa signature.