



Réponse à une question

Desserte ferroviaire grande vitesse intra-bretonne

Question n° 0727S adressée à M. le secrétaire d'État chargé des transports

Publiée le : 03/12/2009

Texte de la question : M. François Marc attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur l'état de la desserte ferroviaire très grande vitesse à l'intérieur de la Bretagne. Si les gains de temps qu'apporte le nouveau tronçon TGV Le Mans-Rennes sont indéniables, la liaison ferroviaire grande vitesse à l'intérieur de la Bretagne reste très en deçà des besoins. Aucune solution alternative n'est aujourd'hui proposée pour remplacer l'abandon du projet pendulaire. Pour des raisons d'attractivité (il s'agit de connecter le territoire breton aux grands réseaux de communication européens) et par souci de traitement équitable sur le territoire national (la Bretagne est de fait handicapée par sa périphéricité), acteurs économiques et population réclament des tronçons à grande vitesse entre Rennes et Brest-Quimper. En vue d'un équilibre territorial global et au regard de la réalisation prochaine de l'aéroport du grand ouest Notre-Dame-des-Landes, il paraît également essentiel que Quimper se situe à 1h30 de Nantes. Eu égard aux récentes prescriptions légales environnementales, il lui demande de préciser les efforts que l'État compte déployer pour décliner localement, au niveau breton, les priorités de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 Grenelle I (article 16). Il souhaite plus précisément savoir si le Gouvernement envisage d'inscrire un projet ambitieux de desserte ferroviaire grande vitesse intra-bretonne dans le nouveau schéma national des infrastructures de transports.

Réponse de M. le secrétaire d'État chargé des transports

À publier le : 27/01/2010, page 470

Texte de la réponse : M. François Marc. Monsieur le secrétaire d'État, ma question porte sur la desserte ferroviaire à très grande vitesse à l'intérieur de la Bretagne. L'objectif du projet de Bretagne à grande vitesse est d'améliorer la desserte de la Bretagne par une réduction à environ trois heures du temps de parcours des liaisons Brest-Paris et Quimper-Paris, au lieu des quatre heures vingt minutes qui sont actuellement nécessaires. Vous le savez, la Bretagne lutte depuis de longues années pour être

désenclavée. Grâce à la mobilisation de tous les Bretons, des engagements ont été obtenus, notamment quant au plan routier breton et à l'annexe B ter. Nous abordons ici un sujet similaire. La modernisation qui sera entreprise sur le nouveau tronçon TGV Le Mans-Rennes va, certes, apporter des gains de temps indéniables. Mais au-delà de Rennes, il n'y a pas de TGV, et les liaisons Paris-Brest et Paris-Quimper demanderont toujours un temps de transport de l'ordre de trois heures trente, ce qui est évidemment très important. Quelles actions peuvent-elles être entreprises pour ce trafic intérieur ? Tel est l'objet de ma question. À l'heure de la promotion du « transport durable », le monde économique comme les usagers quotidiens attendent un signal fort en matière d'aménagement du territoire. Pour des raisons d'attractivité, il devient en effet urgent de connecter le territoire breton aux grands réseaux de communication européens. La Bretagne étant, par ailleurs, handicapée par sa « périphéricité », un réseau à grande vitesse infrarégional plaçant Quimper à une heure trente de Nantes permettrait de tendre vers un équilibre territorial global, notamment au regard de la réalisation prochaine de l'aéroport du Grand Ouest Notre-Dame-des-Landes. Je tiens à cet égard à souligner que, au-delà du projet Bretagne à grande vitesse, l'accessibilité du Finistère passe obligatoirement par une amélioration de ses liaisons ferroviaires avec Nantes et le sud-ouest de la France. Envisagée pendant un certain temps, la technologie pendulaire est aujourd'hui abandonnée, de nombreuses réserves ayant été exprimées. Des pistes alternatives sont recherchées. La région Bretagne en a suggéré quelques-unes. Alors que s'esquisse enfin une carte ferroviaire reliant les grandes régions entre elles, sans passage obligé par le centre de Paris, la réponse technique espérée pour la Bretagne se fait toujours attendre ! Ma question est simple, monsieur le secrétaire d'État : alors que les priorités de la loi Grenelle I, en son article 16, mettent en avant la nécessité de liaisons ferroviaires viables et durables, le Gouvernement envisage-t-il réellement d'inscrire un projet ambitieux de desserte ferroviaire grande vitesse intra-bretonne dans le nouveau schéma national des infrastructures de transports ? Je souhaiterais que vous puissiez nous donner des précisions à ce sujet. M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État. M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur le sénateur, vous posez une question importante. L'objectif est en effet de placer l'extrémité ouest de la Bretagne à trois heures de la région parisienne grâce à la desserte ferroviaire à grande vitesse. La première amélioration majeure – vous l'avez citée – est la nouvelle ligne à grande vitesse qui, de l'est du Mans jusqu'à Rennes, va permettre de gagner quarante minutes. Un protocole de financement a été signé au mois de juillet entre Jean-Louis Borloo et les présidents des régions Bretagne et Pays de la Loire. Nous avons lancé, dès le lendemain, l'appel d'offres pour l'attribution d'un contrat de partenariat public-privé. Les choses vont donc dans la bonne direction. J'en arrive aux dessertes intra-régionales que vous avez évoquées, Rennes-Brest et Rennes-Quimper. Nous y avons consacré pas mal d'argent. Pour faire circuler un train à plus de 160 kilomètres-heure, il faut en effet supprimer tous les

passages à niveau. Nous sommes donc confrontés à des problèmes de suppression de passages à niveau, de rectification de tracés, de modification de l'emprise de la voie pour gagner du temps et de la vitesse. Nous avons inscrit 310 millions d'euros au contrat de projet actuel. La technologie pendulaire a en effet été envisagée. Mais cette technique est moyennement maîtrisée dans les pays où elle est utilisée – l'Italie, l'Autriche et une partie de l'ex-Yougoslavie – et ne donne pas des résultats extraordinaires. Nous comptons donc sur l'amélioration des voies existantes – et, éventuellement, sur des actions complémentaires, notamment l'installation de shunts ou la création d'espaces de voies nouvelles en vue, par exemple, de modifier les rayons de courbures qui obligent les trains à ralentir – pour atteindre l'objectif, qui est bien de parvenir à une durée de trois heures entre Paris et Brest. Vous avez par ailleurs évoqué deux autres points importants. D'une part, il faut non seulement améliorer les liaisons entre la Bretagne et Paris, mais également assurer la connexion de la Bretagne avec tout le réseau TGV européen. Notre priorité est donc maintenant de terminer l'interconnexion, au sud de Paris, entre Massy et Valenton. Actuellement, ce sont en effet encore les voies de la grande ceinture qui sont utilisées, d'où des problèmes de régularité, ces voies supportant aussi le trafic du Transilien et des trafics de fret, notamment pour les TGV venant de Bretagne ou de Nantes et allant vers Lyon, Strasbourg ou Lille. D'autre part, vous avez raison, il est très important que la Bretagne soit reliée au Sud-Ouest, en particulier pour favoriser le développement de secteurs d'activité bretons comme l'industrie agroalimentaire. À cet égard, plusieurs solutions sont envisageables : des TGV utilisant l'interconnexion parisienne ou l'axe passant par Tours et Saint-Pierre-des-Corps, ou encore la modernisation de la ligne Nantes-Bordeaux, déjà électrifiée entre Nantes et la Roche-sur-Yon. Cette dernière solution, qui est celle que les régions Pays-de-Loire, Poitou-Charentes et Aquitaine souhaitent voir mise en œuvre, permettra d'établir un axe plus direct pour relier la Bretagne, à partir de Bordeaux, au grand réseau qui desservira l'Espagne, le Pays basque espagnol, Toulouse, Barcelone, la région Provence-Côte d'Azur et, par le futur tunnel Lyon-Turin, l'Italie. Il s'agit là d'un ensemble, qui doit être conservé comme tel et, en effet, inscrit, sous le contrôle du Parlement, dans le schéma national des infrastructures de transport. M. le président. La parole est à M. François Marc. M. François Marc. Monsieur le secrétaire d'État, votre réponse témoigne de votre bonne connaissance des attentes des Bretons. Mettre Brest et Quimper à trois heures de Paris reste une constante dans leurs revendications. Or si, comme vous le soulignez avec raison, le contrat de plan État-région 2007-2013 prévoit divers travaux sur les voies et les passages à niveau, ces travaux ne représenteront qu'un gain de temps de cinq minutes, très minime donc. Nous sommes encore loin de l'objectif de trois heures, et nous attendons avec impatience que, dans le schéma national des infrastructures de transport qui doit être élaboré dans les prochains mois, soit reconnue la nécessité de ces shunts que vous avez vous-même évoqués et qui, précisément, permettraient de tendre vers un tel temps de trajet. Monsieur le secrétaire

d'État, je vous crois conscient du fait que tout doit être mis en œuvre pour atteindre cet objectif. La région et le département ont déjà indiqué qu'ils étaient prêts à accompagner financièrement les efforts qui seront entrepris en ce sens.