



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
de Bretagne**

Rennes, le

Service infrastructures sécurité transports

Affaire suivie par : Vincent CHARVET
Tél : 02 99 33 44 89
Fax : 02 99 54 86 44
vincent.charvet@developpement-durable.gouv.fr
EST - 2001 - VC - 2334

Monsieur le Sénateur,

Par votre courrier du 25 octobre, vous me faites part de votre inquiétude sur la réalité des gains de temps pouvant être obtenus à l'issue de la mise en service d'une part, de la LGV Bretagne Pays de la Loire, et d'autre part, des sept sections de la première phase des aménagements des lignes Rennes Brest et Rennes Quimper. Vous souhaitez avoir des précisions sur les aménagements planifiés et leurs gains de temps respectifs.

Je tiens tout d'abord à vous confirmer que l'amélioration des performances en matière de desserte ferroviaire jusqu'à la pointe bretonne constitue un des objectifs majeurs pour l'État en partenariat avec la région Bretagne et Réseau Ferré de France.

Au-delà de la rénovation du réseau, à laquelle d'importants moyens sont consacrés, les principaux programmes qui mobilisent à ce jour RFF pour la Bretagne sont les suivants.

En premier lieu, l'amélioration des lignes existantes Rennes Brest et Rennes Quimper (phase 1), inscrite au Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013, contrat soutenu par l'Union Européenne, porte sur des relèvements de vitesse et des suppressions de passages à niveau. Il permettra aux trains d'atteindre des vitesses de 190 à 220 km/h. Les travaux seront achevés d'ici 2013 et permettront un gain d'environ 5 minutes sur chacun de ces 2 axes.

Les possibilités de compléter encore ces programmes d'amélioration des lignes existantes par d'autres travaux sur les deux axes, sont actuellement en cours d'examen dans le cadre de la révision du CPER, et je suis très attentif à ce que toutes les opportunités apportant une contribution efficace à l'objectif de gain de temps soient saisies.

Par ailleurs, la réalisation de la LGV Bretagne Pays de la Loire (Le Mans Rennes), engagée sous forme de partenariat public privé pour lequel le choix du titulaire est prévu début 2011. A la mise en service de la LGV, le gain de temps sera de 37 minutes entre Paris et Rennes, et au-delà, pour le parc TGV atlantique actuel.

Le gain de temps sera donc de plus de 40 minutes à la mise en service de la LGV, soit une contribution majeure à l'atteinte de l'objectif des 3 h pour la desserte à terme de la pointe bretonne.

Au-delà de ces mesures relatives à l'infrastructure, d'autres mesures portant sur le matériel roulant ou sur les conditions d'exploitation ont été envisagées pour apporter un gain de temps complémentaire : il s'agit par exemple d'un matériel roulant circulant à 320 km/h sur la future LGV (du type rames Duplex), plus performant également sur les lignes classiques, ou de réduction des marges de régularité pouvant être envisagée sous conditions.

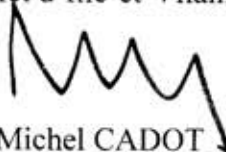
Ces mesures peuvent relever selon les cas de la responsabilité des entreprises ferroviaires (éventuellement dans le cadre d'accords avec les acteurs du territoire) ou de RFF, en lien avec la Direction de la Circulation Ferroviaire de la SNCF pour la construction des sillons. C'est la combinaison de ces mesures, en lien avec la politique de dessertes, qui déterminera les meilleurs temps de parcours à la mise en service en exploitation régulière.

Enfin, il faut préciser que la référence prise en compte pour les estimations de temps de parcours doit être la situation avant les travaux en cours qui conduisent à des ralentissements, c'est à dire environ 4 h 03', ramenée à 3 h 56' pour des trains sans arrêt intermédiaire.

Ces différents éléments permettant de tendre vers les 3 heures sans pour autant les atteindre, l'étude des aménagements complémentaires, sous forme de sections de lignes nouvelles, sont aujourd'hui nécessaires. Des études exploratoires, cofinancées par l'Etat, la Région et RFF, viennent d'être engagées à ce sujet et seront menées dans la perspective d'un débat public dès 2013 et de la préparation de la période contractuelle 2014-2020. En effet, compte tenu de l'ampleur de ce projet pouvant comprendre plusieurs dizaines de kilomètres de lignes nouvelles et en application des dispositions du code de l'environnement, il convient de se situer dans la perspective d'un débat public.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Sénateur, l'expression de ma haute considération. *et de
mes sentiments cordiaux.*

Le Préfet de la région Bretagne
Préfet d'Ille-et-Vilaine



Michel CADOT

Monsieur Philippe PAUL
Sénateur Maire de Douarnenez
27 rue Berthelot
29100 Douarnenez