



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Le secrétaire d'État chargé des transports

Paris, le - 9 FEV. 2011

Référence : 11001727ter

Monsieur le Sénateur,

Vous avez bien voulu appeler mon attention sur le schéma national des infrastructures de transport (SNIT) et en particulier, sur l'inscription dans le SNIT du programme ferroviaire breton à grande vitesse ainsi que sur l'achèvement de la mise à deux fois deux voies de la RN 164. Suite à notre rencontre du 1^{er} février, je tenais à vous confirmer les termes de nos échanges.

Le schéma national des infrastructures de transport (SNIT), dont la nouvelle version de l'avant-projet a été présentée le 27 janvier dernier au Comité National de Développement Durable et du Grenelle Environnement (CNDDGE), constitue un outil au service de la mise en œuvre des orientations du Grenelle de l'environnement en matière de transport. Il doit permettre au système de transport relevant de la compétence de l'Etat d'évoluer de manière à intégrer pleinement les enjeux de mobilité durable.

Dans ce cadre, je tiens à vous assurer de la volonté du gouvernement d'améliorer la desserte ferroviaire de la Bretagne, vers Rennes et au-delà, pour laquelle des études sont en cours et des travaux d'ores-et-déjà planifiés.

En premier lieu, le projet de ligne à grande vitesse Bretagne - Pays-de-la-Loire (LGV BPL) apportera une contribution majeure en réduisant les temps de parcours globaux vers la Bretagne de près de quarante minutes. Ce projet représente un investissement considérable de 3,4 Md€ et la procédure de dévolution d'un contrat de partenariat avance rapidement.

Par ailleurs, un important programme d'amélioration des lignes classiques Rennes-Brest et Rennes-Quimper est inscrit au contrat de projets 2007-2013 en vue de réduire encore les temps de parcours.

Monsieur Philippe Paul
Sénateur du Finistère
Palais du Luxembourg
15 rue Vaugirard
75006 Paris

Si ces aménagements n'étaient pas suffisants pour atteindre l'objectif de trois heures, des actions complémentaires devront être définies pour réduire encore les temps de parcours. A cet effet, des études exploratoires ont été engagées en 2010 dans le cadre du contrat de projets État-Région afin de préciser les conditions permettant d'atteindre cet objectif, par exemple en réalisant des sections de lignes nouvelles supplémentaires au-delà de Rennes. En tout état de cause, l'objectif d'atteindre une durée de trois heures pour la desserte de Brest et de Quimper depuis Paris m'apparaît essentiel pour améliorer la desserte de la Bretagne et, à ce titre, je vous confirme mon intention de l'inscrire dans le SNIT.

Concernant les infrastructures routières, je tiens à vous rassurer sur l'importance que j'attache au désenclavement de la Bretagne centrale et à l'aménagement de la RN 164, dont la mise à 2 fois 2 voies est aujourd'hui largement engagée.

L'aménagement de la RN 164 à deux fois deux voies relève aujourd'hui des programmes de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) qui succèdent au volet routier des contrats de plan Etat-région. Sa réalisation sera poursuivie, dans ce cadre, de façon progressive. L'actuel PDMI de la région Bretagne prévoit d'ailleurs 117 millions d'euros pour cette opération, soit plus de 60 % des montants qui y sont inscrits. L'importance toute particulière de cet axe m'a conduit à mentionner explicitement la modernisation de la RN 164 dans la fiche sur le renforcement de l'accessibilité des territoires de la nouvelle version de l'avant-projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT) qui a été rendue publique le 27 janvier 2011.

Je vous prie de croire, Monsieur le Sénateur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Thierry MARIANI