

## **L'ÉMERGENCE D'UN PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE** **BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE**

La volonté de l'Union Européenne de rendre le transport ferroviaire plus performant s'inscrit dans une optique de développement durable. L'adaptation du rail aux besoins actuels (Section I) permettra, à terme, de réduire l'émission de gaz à effet de serre. Le projet de ligne à grande vitesse en Bretagne et Pays de la Loire s'inscrit dans cette démarche. Pour le comprendre il convient d'effectuer un bref historique de l'arrivée de la grande vitesse à l'ouest (Section II).

### **SECTION I : L'ADAPTATION DU RAIL AUX BESOINS ACTUELS**

Le système ferroviaire français, pour être performant et ainsi concurrencer la route ou l'avion, doit s'adapter aux besoins des clients et des chargeurs. Le projet de ligne à grande vitesse à l'Ouest a donc pour objectif d'améliorer la mobilité au niveau national et européen (§1) mais aussi à l'intérieur de la région Bretagne (§2).

#### **§1. La mobilité au niveau national et européen**

La mise en place de lignes à grande vitesse en France (A) permet de relier les territoires nationaux entre eux mais aussi plus largement d'assurer les liaisons avec les capitales européennes (B).

##### **A. La ligne à grande vitesse en France**

**17.- Le principe.** En 1966 a été créé au sein de la SNCF un service dédié à la recherche pour la création d'un « turbotrain » à grande vitesse. Suite aux essais, dix ans plus tard débute la construction de la première ligne à grande vitesse en France. Elle s'étend de Paris à Lyon et elle est mise en service en 1981. Les constructions se succèdent dans tout le pays avec notamment la construction de la LGV Atlantique entre Paris et Le Mans ouverte au grand public en 1989.

Il s'agit en réalité de construire de nouvelles lignes de chemins de fer indépendantes des lignes classiques afin de ne pas saturer le trafic et de contourner Paris. En effet, sur ces lignes circulent également les trains express régionaux (TER) et des trains de marchandises (FRET). L'autre objectif est de créer davantage de liaisons entre les régions et de gagner en temps de parcours<sup>50</sup>. Les effets sur le court et le long terme seront vus infra.

---

<sup>50</sup> En ce sens : <https://www.sncf-reseau.fr>

**18.- L'état actuel du chantier ferroviaire en France.** Concernant les lignes déjà terminées, à l'Est, c'est en 2016 qu'a eu lieu l'ouverture de la seconde phase de la ligne Paris Vendenheim permettant de gagner trente minutes sur le trajet Paris Strasbourg. Par ailleurs, le projet ferroviaire appelé « LGV BPL » désignant la ligne à grande vitesse Bretagne Pays de la Loire, a été achevé et la ligne transporte des voyageurs depuis le 2 juillet dernier. En parallèle a eu lieu l'inauguration de la ligne reliant Paris à Bordeaux en 2h04. Enfin, cette année sera également ouverte la ligne à grande vitesse permettant de contourner Nîmes et Montpellier qui sera utilisée aussi bien par les voyageurs que par les trains de marchandises.<sup>51</sup>

Ces constructions ont été réalisées afin d'améliorer la mobilité au niveau du territoire national mais aussi dans le but d'arriver, à terme, à un espace ferroviaire européen homogène et performant.

## **B. Une vision plus large : la liaison avec les capitales européennes**

**19.- L'historique.** Le projet des lignes à grande vitesse s'inscrit dans la volonté de l'Union Européenne d'améliorer l'efficacité des systèmes ferroviaires en Europe. En effet, l'Union est très active dans le domaine du transport et, dans le cadre de la réforme ferroviaire, elle souhaite faire de ce mode de transport écologique la norme. Ainsi les différentes lignes construites ou en cours de réalisation en France vont permettre de mieux relier le territoire national aux capitales européennes. Il s'agit de poursuivre les efforts déjà entrepris comme par exemple l'Eurostar inauguré en 1994 reliant Paris, Lille ou Bruxelles à Londres par le tunnel sous la Manche en seulement 1h20, 2h00 ou 2h15 selon l'origine.

**20.- Les enjeux actuels.** L'ouverture en 2016 de la seconde phase de la ligne à grande vitesse Est Européenne a permis de réduire les temps de parcours entre la capitale française, Strasbourg où siège le Conseil de l'Europe et Luxembourg où siège le Parlement Européen. À plus long terme il s'agit de relier Paris aux capitales slovaque et hongroise. Le contournement Nîmes – Montpellier quant à lui va permettre le transport de marchandises en direction de l'Espagne et de l'Italie <sup>52</sup>.

Issue de la volonté européenne d'abord, nationale ensuite, la ligne à grande vitesse Bretagne Pays de Loire a fait l'objet d'une importante mobilisation régionale.

---

<sup>51</sup> En ce sens : <https://www.sncf-reseau.fr>

<sup>52</sup> En ce sens : <https://www.sncf-reseau.fr>

## **§2. La mobilité au niveau régional : le projet "Bretagne à grande vitesse"**

L'extension des effets résultant de la construction de la LGV entre Le Mans et Rennes a été possible grâce à un projet régional complémentaire (A) qui marque une nouvelle organisation du système ferroviaire régional (B).

### **A. Un projet régional complémentaire de la ligne à grande vitesse**

**21.- Le projet.** La construction de la ligne à grande vitesse entre Le Mans et Rennes est liée à un projet au niveau régional dénommé "Bretagne à grande vitesse" (BGV). L'idée est que le gain de temps réalisé sur le trajet Paris-Rennes bénéficie à toute la région Bretagne et non pas seulement à la ville rennaise. Deux axes ont alors été dégagés. D'une part il s'agit de relier les grandes villes bretonnes à la capitale et d'autre part d'améliorer les liaisons secondaires c'est-à-dire les villes bretonnes entre elles. Ces liaisons secondaires qui avaient été placées au second plan lors de la mise en place du TGV Atlantique il y a 28 ans.

**22. Les enjeux.** Les acteurs régionaux ont œuvré sur plusieurs points. Tout d'abord, il est prévu une augmentation de la fréquence des TGV en provenance de Paris et à destination de Brest et Quimper à raison de huit TGV supplémentaires par jour sur ces trajets. Ensuite, l'objectif était de maintenir la desserte de l'intégralité des gares TGV bretonnes. C'est un enjeu primordial car, lors de la mise en place du TGV Atlantique il était question de supprimer certains arrêts afin de gagner des minutes supplémentaires. Autre mesure, l'amélioration du service TER au niveau des correspondances avec le TGV. Il s'agit également d'améliorer l'efficacité des trains régionaux pour ses utilisateurs quotidiens.

L'arrivée de la ligne à grande vitesse va alors avoir pour effet une réorganisation du système ferroviaire régional.

### **B. La nouvelle organisation du système ferroviaire régional**

**23.- Au niveau des infrastructures.** Tout d'abord, le Conseil Régional Bretagne participe financièrement à la construction de la ligne à grande vitesse entre Le Mans et Rennes. Ensuite, divers travaux de modernisation des infrastructures ferroviaires bretonnes ont été réalisés notamment sur les lignes Rennes-Brest et Rennes Quimper. Aussi, de nombreuses gares TGV sont encore en travaux. Il s'agit de les moderniser afin de créer des pôles d'échanges multimodaux dont le fonctionnement sera vu infra.

**24.- Au niveau du fonctionnement.** Des changements horaires ont été réalisés concernant les trains express régionaux. Selon la SNCF, la fréquence de ces trains ajoutée à celle du TGV sera augmentée de 20%. Globalement, il s'agit d'améliorer la qualité de service des trains régionaux en augmentant leur fréquence, en créant de nouvelles liaisons et en modernisant le matériel roulant. En plus des gares TGV, les gares TER ont également fait l'objet d'aménagements. Par exemple, de nouveaux abris de quais ont été installés, des ascenseurs ont été mis en place afin de faciliter l'accès des gares aux personnes à mobilité réduite et des parkings ont été aménagés pour les usagers réguliers.

Le projet Bretagne à grande vitesse a fait l'objet de longues études avant d'être mis en œuvre. Ainsi la modernisation des infrastructures ferroviaires dans ces régions et la qualité du service proposé a débuté dès les années 60.

## **SECTION II : HISTORIQUE : L'ARRIVEE DE LA GRANDE VITESSE A L'OUEST**

La mise en place de structures ferroviaires modernes à l'Ouest s'explique par la volonté de nombreux acteurs régionaux de vouloir faire de la Bretagne un territoire attractif (§1) avec une première grande innovation : le TGV Atlantique (§2).

### **§1. La volonté de faire de la Bretagne un territoire attractif**

Deux étapes importantes ont marqué l'histoire du chemin de fer breton. Il s'agit de l'électrification de la ligne Paris-Rennes (A) ainsi que l'élaboration d'un document européen mais qui a eu une influence importante sur le développement du réseau ferré national et donc régional, le livre blanc sur les chemins de fer (B).

#### **A. L'électrification de la ligne Paris-Rennes**

**25.- Le développement du chemin de fer dans les années 60.** Les lignes de chemin de fer représentent un enjeu non négligeable pour le développement économique d'une région. Elles permettent le transport de marchandises mais aussi de voyageurs professionnels ou touristes. Ainsi, le 1<sup>er</sup> juillet 1965 est inaugurée l'électrification de la ligne de chemin de fer Paris Rennes. Cette opération marque la fin des trains à vapeur. Le Président de la République de l'époque, George Pompidou, avait

prononcé un discours à Rennes lors de la cérémonie d'inauguration<sup>53</sup>. Il évoque alors les innovations techniques qui ont été mise en œuvre afin de passer « *du courant continu au courant alternatif* » et les moyens financiers déployés. Il souligne particulièrement le temps extrêmement court entre « *la décision et l'inauguration effective la ligne* ».

**26. Incidences.** L'électrification de la ligne de chemin de fer Paris-Rennes a permis de remplacer les locomotives à vapeur par des locomotives circulants sous un courant alternatif. D'une part, cela a eu pour conséquence de réduire l'acoustique, en effet le matériel mis en place était moderne et les techniques mises en place moins bruyantes. D'autre part, l'électrification a eu un effet non négligeable sur le développement durable. Ainsi, l'émission de gaz à effet de serre a été considérablement réduite par la disparition des trains à charbon.

Toutefois, cette inauguration s'est accompagnée de l'abandon du réseau ferré secondaire en Bretagne. Les débats ont été nombreux à l'époque. La SNCF et le Gouvernement de l'époque raisonnaient en termes de trafic, de fréquentation des lignes. C'est ainsi qu'en 1967, la presque totalité des liaisons ferroviaires interrégionales ont été abandonnées à l'exception de la ligne Carhaix -Guingamp.

L'année 1965 marque l'avènement de la modernisation du réseau ferré de l'Ouest et le début du désenclavement de la région Bretagne.

## **B. Le livre blanc sur les chemins de fer**

**27.- Les faiblesses du réseau ferré européen.** Le 30 juillet 1996 la Commission européenne a publié un livre blanc sur la revitalisation des chemins de fer<sup>54</sup>. À cette époque, l'utilisation du rail est en forte baisse par rapport aux autres modes de transport. Selon les constatations de la Commission cela s'explique par la mauvaise qualité de service due à des installations en mauvais état. De plus, le prix élevé des billets de train ou de l'utilisation des infrastructures ferroviaires pour les chargeurs, font que les utilisateurs se tournent davantage vers le transport par route. La Commission évoque également la dépendance de gestion des entreprises ferroviaires vis-à-vis des États ainsi que l'endettement de ces entreprises. Toutes ces faiblesses s'expliquent par le fait que le système ferroviaire de chaque État membre de l'Union Européenne a été construit puis développé en ne prenant en compte qu'une

---

<sup>53</sup> Discours de George Pompidou à Rennes le 1<sup>er</sup> juillet 1965. Source : ORTF – Bretagne actualités – Journal Télévisé.

<sup>54</sup> Commission européenne, « Livre blanc – Une stratégie pour revitaliser les chemins de fer communautaires » du 30 juillet 1996.

dimension nationale. Des propositions ont alors été formulées afin d'y remédier et parvenir à terme à un espace ferroviaire européen performant.

**28.- Les solutions apportées.** Déjà à cette époque, la Commission européenne s'inscrit dans une démarche de développement durable. En effet, le transport par route, qui ne cesse de gagner des parts de marché, est l'un des modes de transport les plus polluants. Ainsi souhaite-t-elle faire du ferroviaire la norme tant pour le transport de marchandises que pour le transport de voyageurs. La difficulté tient à ce que la Commission aspire à une libéralisation du marché tant du transport par wagon que du transport de passagers, libéralisation qui sera réalisée dans le cadre des « paquets ferroviaires ». Néanmoins, il ne faut pas oublier que les entreprises ferroviaires comme la SNCF en France, fournissent un service public, permettant, même aux plus démunis, l'accès à la mobilité. Il convient donc de trouver un équilibre entre la libre concurrence et l'accès au transport ferroviaire pour tous par le biais d'une discrimination positive.

C'est dans ce contexte difficile pour le rail que s'inscrit le développement du système ferroviaire pour l'Ouest.

## **§2. Le TGV Atlantique : la première grande innovation**

### **A. La mise en place du projet**

**29.-Présentation.** En 1983, le Président de la République de l'époque, François Mitterrand, annonce la construction du TGV Atlantique. Il est à l'époque présenté comme le train commercial le plus rapide du monde<sup>55</sup>. En effet, cette deuxième génération de train à grande vitesse roule à 300 km/h, c'est une véritable innovation à l'époque. Du côté de la SNCF, cela fait déjà plus de 10 ans que des études sont menées afin de mettre en place un tel projet. Le tracé consiste en un tronçon commun de Paris au Mans pour se séparer en deux branches, l'une allant vers la Bretagne, l'autre rejoignant Bordeaux. L'aspect financier du projet est inédit. En effet, la SNCF avait financé intégralement la construction de la ligne TGV Sud Est, endettée elle ne souhaite pas investir seule pour le TGV Atlantique. Un accord a donc été trouvé avec l'État qui financera la construction de l'infrastructure à hauteur de 30%.

---

<sup>55</sup>En ce sens : Images d'archive INA, « Voici le TGV Atlantique », 19 septembre 1989.

**30.- Inquiétudes.** Les préoccupations de l'époque sont les mêmes qu'aujourd'hui. Si le Gouvernement annonce des effets bénéfiques pour l'économie du fait de la main d'œuvre qui va être nécessaire pour mettre en œuvre ce projet, tous ne sont pas aussi optimistes. Agriculteurs, écologistes et élus locaux des régions voisines du tracé s'inquiètent des effets d'un tel projet<sup>56</sup>. Les réticences portent principalement sur la modification du paysage avec des incidences sur les exploitations agricoles ou forestières traversées par le tracé de la ligne ou encore l'acoustique dû au passage du TGV plusieurs fois par jour pour les populations concernées.

Le TGV Atlantique est une innovation technologique jamais réalisée en France. Cependant, il convient d'analyser les effets de sa mise en place et de tirer les conséquences de la réalisation de ce projet.

## **B. Les effets sur le long terme**

**31.- Une prouesse technique influant sur la mobilité.** La mise en place du TGV Atlantique permet à ses usagers de bénéficier d'un gain de temps non négligeable. Le Mans est désormais à une heure de Paris, Rennes à 2h05 et Brest à 4h16. Soit un trajet moins long de 48 minutes au départ de Paris et à destination de Rennes. Le chemin de fer est donc désormais en mesure de concurrencer non seulement le transport par route mais aussi l'avion. Par ailleurs, selon les usagers, la qualité du service a été nettement améliorée. Le TGV est plus confortable et permet même de téléphoner au cours du trajet. Enfin, la sécurité est assurée par la présence de nombreux appareils électronique à bord du train permettant au conducteur de contrôler sa vitesse et d'alerter les équipes d'aiguillages en cas de problème.

**32.- Inconvénients.** L'amélioration du confort à bord des trains a eu pour effet l'augmentation du prix des billets pour les voyageurs. Cet accès à la mobilité semble donc limité surtout aux voyageurs d'affaires ou aux ménages possédant un certain niveau de vie. Concernant les populations alentours, la mise en place d'un TGV roulant à 300 km/h a eu pour conséquence une augmentation du niveau sonore et une modification du paysage.

Néanmoins, le TGV Atlantique a été un succès commercial en France mais aussi à l'étranger puisque le modèle s'est exporté dans de nombreux pays notamment en Italie.

---

<sup>56</sup> En ce sens : Images d'archive INA, « Le TGV Atlantique circulera en 1989 », 16 septembre 1983.

Ce succès a poussé la SNCF à poursuivre le projet de ligne à grande vitesse plus à l'Ouest. Le projet d'une ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire a alors émergé et s'est traduit par la conclusion d'un partenariat public-privé (PPP).