

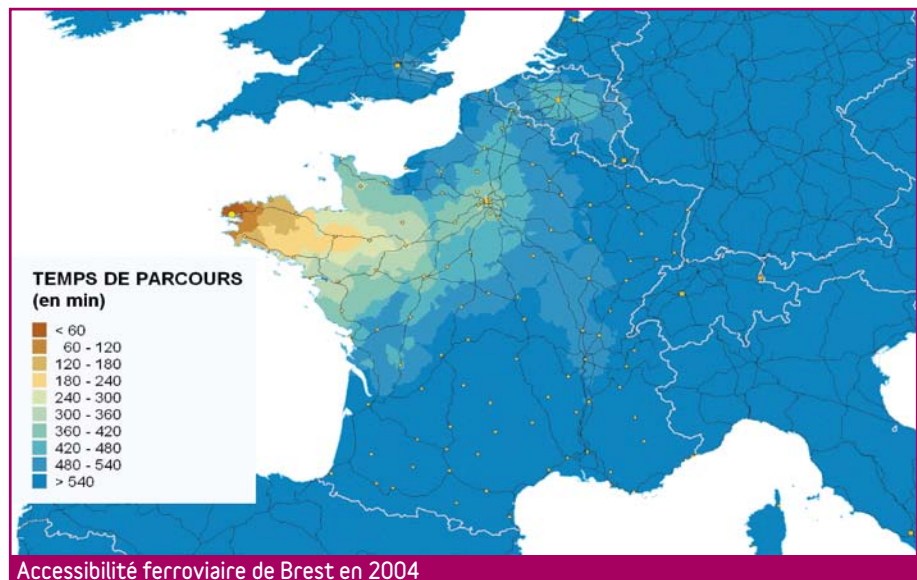
Collectivités bretonnes  
membres de la conférence territoriale

Collectivités bretonnes ayant  
contribué à ce cahier :

- ▶ Région Bretagne,
- ▶ Conseil général  
des Côtes d'Armor,
- ▶ Conseil général  
du Finistère,
- ▶ Conseil général  
d'Ille et Vilaine,
- ▶ Conseil général  
du Morbihan,
- ▶ Rennes Métropole,
- ▶ Saint-Malo  
Agglomération,
- ▶ Saint-Brieuc Communauté,
- ▶ Lannion Trégor  
Agglomération,
- ▶ Morlaix Communauté,
- ▶ Brest Métropole Océane,
- ▶ Quimper Communauté,
- ▶ Cap l'Orient,
- ▶ Vannes Agglo,
- ▶ Vitré Communauté

Les enjeux d'accessibilité  
pour le territoire breton

Territoire périphérique, péninsulaire, étendu d'Ouest en Est... la géographie spécifique de la Bretagne présente de nombreux obstacles à sa desserte terrestre, et par induction, à son insertion dans les réseaux d'échanges économiques nationaux et internationaux.



A l'heure où l'Europe s'élargit vers l'Est, ces caractéristiques bretonnes constituent un obstacle majeur au développement et à la compétitivité du territoire régional. En 1970, la distance entre Brest et la frontière orientale de l'Europe était de 1 400 kilomètres ; elle est aujourd'hui de 2 300 kilomètres.

Ceci se traduit par des temps d'accès ferroviaires peu incitatifs (très largement supérieur à 9h00) entre la pointe bretonne et le reste du territoire national et européen.

Suite en page 2



## Région Bretagne

Direction de la Mobilité et des Transports  
283 avenue du Général Patton  
35711 RENNES Cedex 7  
Tél. : 02 99 27 12 16  
E-mail : transports@region-bretagne.fr



Le constat est actuellement le même à partir des gares franciliennes : les temps d'accès entre Massy TGV et Brest ou Quimper sont respectivement de 4h45 et de 4h40.

Dans le contexte d'extension du réseau de ligne à grande vitesse au plan national et européen, l'inscription de la Bretagne dans les grands courants d'échanges nationaux et européens est largement conditionnée par une traversée satisfaisante de l'Île-de-France qu'il s'agisse des TGV province-province ou des circulations fret.

**Les collectivités bretonnes membres de la Conférence territoriale considèrent l'interconnexion Sud des TGV en Île-de-France comme un projet majeur pour l'attractivité et la compétitivité du territoire breton.**

Malgré sa périphéricité liée à ces caractéristiques géographiques, la Bretagne va faire face dans les années à venir à une croissance démographique parmi les plus élevées de France avec des projections qui établissent le nombre d'habitants à 3,65 millions (scénario bas) à l'horizon 2040 (source : Insee Bretagne - déc. 2010). L'amélioration des connexions entre les métropoles françaises et

européennes nécessitera un réseau d'infrastructures performant et maillé garantissant une rapidité d'accès et une fiabilité des temps de parcours.

La mise en service de la Ligne à grande vitesse Bretagne- Pays de la Loire, dont les travaux s'achèveront fin 2016, va se traduire par un gain de temps important et par une hausse significative du trafic TGV, qu'il s'agisse des relations radiales (de et vers Paris) et des relations intersecteurs (province-province). Cette croissance de trafics sera accentuée du fait des fortes évolutions démographiques attendues en Bretagne.

Comme le montre la carte ci-dessous, la ligne Massy-Valenton, longue de 19 km, constitue actuellement un maillon extrêmement dimensionnant pour l'ensemble du réseau ferré national.

Le développement du réseau à grande vitesse d'une part (cf. le Grenelle 1 et les projets identifiés dans le projet de SNIT), conjugué aux besoins de développement de l'offre TGV intersecteur d'autre part, rend cette situation critique car très fragile au plan de la robustesse ferroviaire.

L'interconnexion Sud des TGV constitue à ce titre un lien essentiel pour le développement du réseau ferroviaire à l'échelle nationale et recouvre en ce sens des enjeux qui vont bien au-delà du bassin parisien.



# Les enjeux de desserte liés au projet d'interconnexion des TGV Sud Île-de-France

Les déplacements province-province sont en forte augmentation (une croissance de 8 % par an contre 4 % pour les liaisons radiales) ce qui rend nécessaire de prévoir, dès à présent, les possibilités de développement futur des fréquences, en complément du projet de modernisation de la ligne Massy-Valenton qui est en cours.

Ces déplacements province-province ne peuvent être pensés isolément car ils sont étroitement liés aux besoins des gares franciliennes. Actuellement 40 % environ de la clientèle des TGV province-province ont pour point de départ ou d'arrivée l'une des trois gares franciliennes existantes (hors Paris).

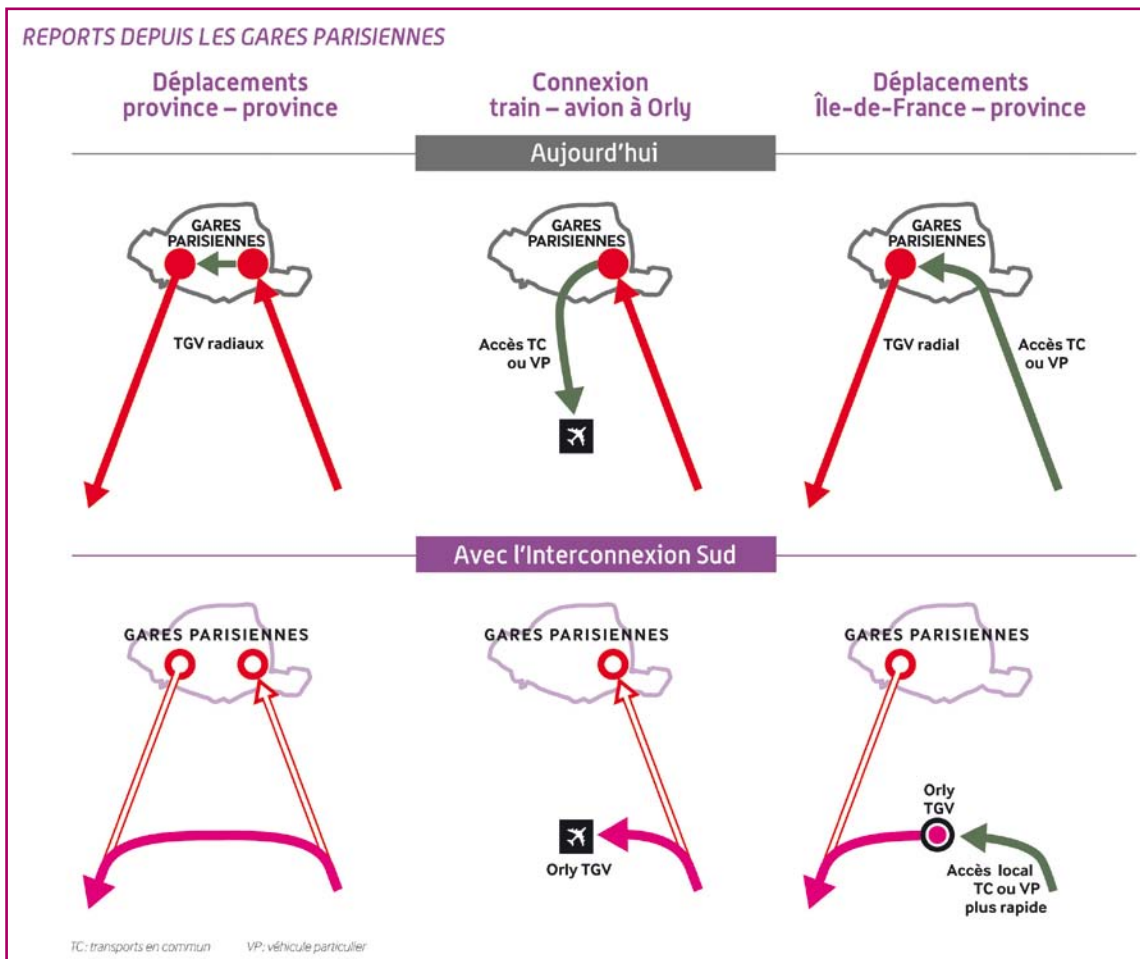
Or la desserte TGV de l'Île-de-France apparaît aujourd'hui comme très concentrée sur Paris alors que les cinq sixièmes de la population francilienne sont installés au-delà du périphérique (soit 9 millions d'habitants) où se situent les trois gares existantes d'interconnexion : Massy TGV, Roissy-Aéroport Charles De Gaulle et Marne la Vallée-Chessy.

Ce projet présente donc une double vocation, l'une d'aménagement du territoire et d'accessibilité pour les territoires de province, l'autre d'accessibilité pour le territoire francilien. Ces deux facteurs sont déterminants pour la poursuite du projet et semblent difficilement dissociables.

**Fortes de ce constat, les collectivités bretonnes membres de la Conférence territoriale mettent en avant les enjeux suivants en termes d'amélioration de la desserte ferroviaire TGV :**

- ◆ Offrir des capacités de transport supplémentaires à destination ou en provenance de la gare de Paris Montparnasse : le projet d'interconnexion devra permettre de créer une alternative aux gares parisiennes pour les relations province-province car ces gares intra-muros constituent un lieu de passage encore important pour les voyageurs souvent contraints de transiter via Paris intra-muros pour bénéficier d'un niveau de fréquence attractif et d'une amplitude horaire satisfaisante. Ce report de voyageurs intersecteurs des gares parisiennes vers les liaisons province-province permettra de fait de libérer de la capacité dans les gares parisiennes et dans les TGV radiaux, de et vers Paris. Au regard des besoins de déplacements croissants et des investissements financés par la région Bretagne et les autres collectivités bretonnes sur le réseau ferroviaire afin de réduire les temps de parcours entre Paris et la pointe bretonne (objectif des 3h00), cette capacité libérée en gare Montparnasse devra bénéficier prioritairement aux relations TGV radiales Atlantique ; la gare Montparnasse devra rester LA gare d'arrivée et de départ des TGV ayant pour origine ou destination la Bretagne ;

Suite en page 4





- ◆ Développer les relations province-province : le projet d'interconnexion devra permettre de créer les conditions visant à doubler les fréquences des TGV province-province (passage de 41 TGV quotidiens actuellement à 86 TGV grâce à l'interconnexion Sud) afin de faire face aux besoins, tout en diversifiant les destinations vers l'ensemble du réseau à grande vitesse aussi bien vers le Nord que l'Est ou le Sud-Est. La LGV Atlantique est en effet la dernière à ne pas être connectée aux autres LGV par une voie dédiée au transport à grande vitesse.  
Si l'interconnexion n'a pas vocation à devenir une ligne à grande vitesse (NB : les vitesses du projet sont comprises entre 160 et 200-230 km/h selon les sections), la réduction des temps de parcours et surtout leur fiabilisation constituent des enjeux majeurs car ils sont actuellement trop sujets à des problèmes de régularité avec des taux inférieurs de 10 points à ceux des TGV radiaux (*source : Groupe "Fonctionnalités"*);
- ◆ Mieux connecter le TGV et l'avion : la création d'un accès direct à la plate-forme aéroportuaire de Paris-Orly devra permettre d'assurer une complémentarité air-fer, notamment pour les déplacements nationaux en pré-acheminement pour les vols à destination de l'international ou de l'Outre-mer. De la même façon, en complétant le réseau de contournement au sud de l'Île-de-France, le projet devra permettre d'améliorer l'accès à l'aéroport de Paris-Charles De Gaulle depuis la Bretagne pour les vols intercontinentaux notamment ;
- ◆ Libérer de la capacité pour les circulations fret : le marché de l'Île-de-France constitue un important débouché économique pour la Bretagne, qu'il s'agisse des produits frais ou des produits transformés. A l'instar des TGV intersecteurs pour les voyageurs, l'Île-de-France constitue un lieu de transit majeur pour les circulations fret reliant l'Ouest et le reste du territoire. La capacité libérée sur la ligne Massy-Valenton grâce à l'interconnexion devrait profiter aux RER mais également aux circulations fret moyennant la mise en œuvre de mesure d'accompagnement vis-à-vis des riverains (*cf. nuisances liées aux circulations de nuit*).

**En référence à ces enjeux de desserte, les collectivités bretonnes membres de la Conférence territoriale préconisent les grandes orientations suivantes pour le choix du scénario à retenir :**

- ◆ un tracé en tunnel pour améliorer l'insertion et l'acceptabilité locale de ce projet d'interconnexion étant donné l'espace contraint par des zones densément urbanisées et des zones naturelles à protéger ;
- ◆ un fuseau tendant à offrir à terme des gains de temps homogènes entre les LGV Atlantique ↔ Nord et Est et Atlantique ↔ Sud-Est de la France ;
- ⇒ **Ceci conduit à préconiser le scénario A qui permet de concilier ces deux enjeux majeurs ; dans cette optique, le scénario C, moins efficient en terme de temps de parcours, pourrait être approfondi à condition que l'option de fuseau soit raccordée à la LGV Sud-Est à l'Ouest du Triangle de Coubert.**
- ◆ une gare air-fer à Paris-Orly offrant un positionnement proche des aéroports et des conditions de correspondance aisées et évitant des ruptures de charge trop pénalisantes ;
- ◆ la création d'une seconde gare dans le Sud de l'Île-de-France afin de faciliter l'accès ferroviaire direct des voyageurs aux TGV province-province.

