



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

TGV Ouest

Question écrite n° 3631

Texte de la question

M. Michel Hunault attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le tracé TGV Ouest et les projets de réalisation de la nouvelle ligne entre Le Mans et Rennes. Il semblerait que, dans les débats qui ont eu lieu, aucune alternative n'ait été réellement proposée et étudiée, en particulier la solution préconisée par le collectif transport visant à créer une ligne nouvelle à partir du Mans vers Sablé et Châteaubriant d'où partiraient les lignes TGV vers Rennes et Nantes. Il s'agirait là d'une proposition d'aménagement du territoire qui permettrait la desserte en TGV de la Bretagne centrale. Le projet actuel de modernisation du TGV Ouest consiste à relier Paris-Rennes en 1 h 23 min et Paris-Nantes en 1 h 49 min. Aucune amélioration sur Rennes-Nantes n'étant prévue, aucune réponse à la saturation de la ligne Angers-Nantes n'est apportée. L'option d'une ligne commune vers Châteaubriant pourrait être prolongée vers Redon et Vannes. Elle aurait le mérite de mettre en place des liaisons plus pratiques entre Rennes et Nantes et les grandes villes de la Bretagne et des Pays de la Loire. Il lui demande quelles sont les intentions du Gouvernement à cet effet.

Texte de la réponse

Le débat sur les fonctionnalités et l'intérêt économique et social du projet de TGV Bretagne - Pays de la Loire s'est déroulé d'octobre 1994 à février 1995. A l'issue de ce débat, le ministre chargé des transports a rendu public, le 9 mai 1995, le cahier des charges de l'infrastructure qui, compte tenu des avis exprimés pendant le débat, définit le contenu du projet et organise le déroulement des études. Compte tenu des points à desservir, plusieurs familles d'itinéraires ont été proposées au cours du débat. Elles ont fait l'objet de pré-études, afin d'apprécier sommairement leur incidence sur les temps de parcours, la fréquentation, le coût des lignes nouvelles et leur rentabilité. Le projet d'itinéraire dit « Châteaubriant » a fait l'objet d'une pré-étude qui a fait ressortir que cette hypothèse d'itinéraire présentait les inconvénients suivants : elle ne correspond pas au schéma directeur des lignes à grande vitesse, adopté en 1992, à l'issue d'un débat devant les conseils régionaux et tous les principaux intervenants du secteur des transports ; elle entraîne un allongement des parcours pour Rennes et le nord de la Bretagne ; elle nécessite la construction de 85 km de lignes nouvelles supplémentaires, et donc un investissement majoré d'au moins quatre milliards de francs, d'où une dégradation de la rentabilité du projet. C'est ainsi que le projet Châteaubriant n'atteint pas 4 % de rentabilité dans le meilleur des cas ; les gains de temps sur Paris, l'Ile-de-France et l'Europe sont, souvent, moins intéressants que par d'autres itinéraires ; la configuration en « arrête de poisson » oblige à spécialiser les dessertes, donc à les multiplier, ce qui rend plus coûteux les frais d'exploitation et augmente les besoins en matériels ; enfin, et surtout, le projet ignore Rennes et Angers en dessertes principales et à grande vitesse, alors qu'il s'agit de deux pôles régionaux importants, qui captent la majeure partie du trafic. La presque totalité des instances politiques, économiques, associatives et sociales régionales a émis des réserves fortes, ou des opinions négatives, à l'égard de cette option. Dans ces conditions, elle n'a pas été retenue dans le cahier des charges du projet.

Données clés

Auteur : [M. Michel Hunault](#)

Circonscription : Loire-Atlantique (6^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 3631

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

Question publiée le : 29 septembre 1997, page 3148

Réponse publiée le : 10 août 1998, page 4446