

3h08: une étape qui ne doit pas en masquer une autre

*Bernadette MALGORN
et Jacques Le GUEN (1)*

A l'occasion de la signature de la Convention de financement de la LGV (ligne à grande vitesse), le 13 juillet à Rennes, chacun s'est réjoui de cette avancée dans la desserte ferroviaire du grand Ouest qui intéresse de fait toute la Bretagne. Les élus régionaux de la droite et du centre se sont associés à cette heureuse étape d'un long processus. Tout le temps gagné entre Le Mans et Rennes - soit 35 minutes - peut bénéficier à l'ensemble du territoire breton. Encore faut-il que le train s'arrête !

Notre objectif n'est pas de mettre Brest et Quimper à 3h08 de Paris, mais bien trois heures effectives de Paris. Quand et comment arrivera-t-on à 3h08 alors même que la SNCF prépare le cadencement national des trains à grande vitesse pour la fin de cette année? Un train par jour, qui ne s'arrêtera pas à Saint-Brieuc, Guingamp et Morlaix ? Qui laissera sur les quais les Redonnais et les Lorientais? Une telle option créant un service à deux vitesses n'est pas acceptable. Le Président de la République Nicolas Sarkozy, lors de son déplacement à Crozon, a bien compris qu'il nous fallait gagner encore 30 minutes pour relier la pointe finistérienne à Paris et non pas 8 minutes et a affirmé sa volonté de mettre en œuvre les moyens nécessaires pour y parvenir.

Notre combat pour le rééquilibrage entre l'Ouest et l'Est de la Bretagne n'est pas d'hier. Dès le mois de juillet 2010 quand a été publié l'avant-projet de SNIT nous sommes intervenus auprès du premier ministre François Fillon pour faire inscrire dans ce document de programmation l'achèvement à 2x2 voies de la RN 164 et la mise de Brest et Quimper à 3 heures de Paris en TGV.

Lors de la session d'octobre 2010, nous avons voté contre l'avis régional présenté par l'exécutif : en ne demandant pas l'inscription du projet Rennes-Brest Rennes-Quimper à ce schéma parmi les projets à engager avant 2020, alors même que Rennes-Nantes y figurait, l'exécutif régional acceptait de fait un report en...2025 ! On nous a accusé de « rompre le consensus breton sur le ferroviaire ». Mais c'est sur 3 heures qu'il y a consensus ; et pour une échéance à vue humaine ; et pour un train qui s'arrête quand même de temps en temps dans les gares bretonnes.

Quant à Notre-Dame des Landes, projet que nous soutenons depuis toujours, nous considérons en revanche que l'engagement financier de la Région dans le financement de la plate-forme aéroportuaire est une trahison de l'exécutif et que cet argent serait plus utile pour désenclaver l'ouest breton. De même, la rétrocession d'une part de la TIPP Grenelle à quelques grandes collectivités les plus riches, qui de surcroît vont être les premières à

bénéficier de l'effet LGV, est un détournement des impôts payés par tous les Bretons puisque cette taxe régionale a pour but de financer les investissements ferroviaires.

En dépit des dénégations et des protestations, la valorisation des 3h08 nous inquiète. On entend déjà des voix murmurer que le coût de la réalisation de nouveaux tronçons de ligne pour atteindre le parcours cible des 3h serait trop élevé. Mais personne ne s'interroge sur le fait que le kilomètre de métro revient à 47 millions, le kilomètre de tramway à 20 millions alors que le kilomètre de ligne à grande vitesse coûte 15,8 millions.

Nous, Finistériens, avons toujours été à la pointe du combat pour obtenir la Ligne à grande vitesse et l'achèvement de la RN 164. Pas seulement pour promouvoir notre territoire mais parce que nous avons la conviction que le développement de la Bretagne ne pourra se faire que d'une manière équilibrée notamment avec sa pointe maritime la plus avancée.

Il est urgent se mobiliser dès maintenant pour réaliser les nouveaux tronçons qui permettront de désenclaver la pointe bretonne et de lui donner un nouvel élan économique autour de Brest, Quimper et le réseau des villes moyennes de l'ouest breton.

(1) présidente du groupe des élus de droite au conseil régional de Bretagne et conseillère régionale UMP.