



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

RN 165

Question orale n° 1409

Texte de la question

M. François Goulard attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le fait que, pour la Bretagne, le réseau de communication a toujours revêtu une importance considérable. Depuis le plan routier breton, les infrastructures routières ont été un facteur de développement dont personne ne nie le caractère fondamental. Pour l'axe Nantes-Quimper (RN 165), le tracé retenu il y a maintenant plusieurs décennies passait au nord des principales agglomérations. C'est le cas notamment à Vannes. Le développement urbain fait qu'aujourd'hui cette voie rapide traverse l'agglomération et prend à certains égards les caractéristiques d'une liaison urbaine. De plus, le trafic s'est considérablement accru au sud de la Bretagne et présente des pointes, en particulier en saison touristique, qui dépassent de beaucoup les capacités actuelles de cette voirie. Les services de l'Etat, conscients de cette situation qui empire d'année en année, ont défini un tracé plus au nord qui permettrait de détourner le trafic de transit. Le district de Vannes, devenu depuis communauté d'agglomération, a très majoritairement approuvé cette démarche et le tracé retenu. Engagés dans la préparation du schéma de cohérence territoriale et du plan de déplacement urbain, les élus du pays de Vannes estiment qu'il est aujourd'hui urgent que l'Etat puisse confirmer ses intentions, s'agissant d'une infrastructure majeure pour leur région. Il faut souligner enfin que la saturation de la voirie existante commence à poser de sérieux problèmes de sécurité.

Texte de la réponse

Mme la présidente. M. François Goulard a présenté une question, n° 1409, ainsi rédigée:

«M. François Goulard attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le fait que, pour la Bretagne, le réseau de communication a toujours revêtu une importance considérable. Depuis le plan routier breton, les infrastructures routières ont été un facteur de développement dont personne ne nie le caractère fondamental. Pour l'axe Nantes-Quimper (RN 165), le tracé retenu il y a maintenant plusieurs décennies passait au nord des principales agglomérations. C'est le cas notamment à Vannes. Le développement urbain fait qu'aujourd'hui cette voie rapide traverse l'agglomération et prend à certains égards les caractéristiques d'une liaison urbaine. De plus, le trafic s'est considérablement accru au sud de la Bretagne et présente des pointes, en particulier en saison touristique, qui dépassent de beaucoup les capacités actuelles de cette voirie. Les services de l'Etat, conscients de cette situation qui empire d'année en année, ont défini un tracé plus au nord qui permettrait de détourner le trafic de transit. Le district de Vannes, devenu depuis communauté d'agglomération, a très majoritairement approuvé cette démarche et le tracé retenu. Engagés dans la préparation du schéma de cohérence territoriale et du plan de déplacement urbain, les élus du pays de Vannes estiment qu'il est aujourd'hui urgent que l'Etat puisse confirmer ses intentions, s'agissant d'une infrastructure majeure pour leur région. Il faut souligner enfin que la saturation de la voirie existante commence à poser de sérieux problèmes de sécurité.»

La parole est M. François Goulard, pour exposer sa question.

M. François Goulard. Madame la secrétaire d'Etat au tourisme, vous savez à quel point les infrastructures de communication jouent un rôle essentiel dans une région excentrée comme la Bretagne. Ainsi le plan routier

breton, lancé dans les années 60-70, a eu un effet tout à fait considérable sur le développement de notre région. Depuis cette époque, le trafic a beaucoup augmenté, en particulier les flux qui traversent les agglomérations qui se sont, elles aussi, développées.

A Vannes, la route nationale 165 qui dessert notamment la partie nord de l'agglomération, est aujourd'hui arrivée à saturation en régime normal, et a fortiori pendant l'été notre région en tant que responsable du tourisme vous le savez fort bien, connaît une fréquentation touristique tout à fait remarquable.

Les services de l'Etat, en particulier la direction départementale de l'équipement, ont anticipé cette évolution et travaillent depuis longtemps à définir le tracé d'une déviation au nord de l'agglomération qui permettrait d'absorber le surcroît de trafic et d'améliorer la sécurité, réellement menacée aujourd'hui du fait d'une fréquentation trop importante de cet axe routier. Les élus du district de Vannes, devenu depuis communauté d'agglomérations, ont approuvé à une large majorité le tracé préparé par les services de l'équipement.

Nous sommes depuis dans l'attente d'une décision du ministre de l'équipement. Une décision est d'autant plus urgente que nous sommes bloqués dans la définitions de notre schéma d'agglomération. La loi SRU nous invite à définir un schéma de cohérence territoriale et, pour ce faire, les élus ont besoin de connaître la décision de l'Etat quant au tracé de la déviation nord qui a évidemment un impact lourd sur le développement de l'agglomération.

La question que je voulais vous poser ce matin, madame la secrétaire d'Etat, est donc double. Premièrement, quand la décision de principe sur la déviation nord de l'agglomération de Vannes pourrait-elle intervenir ? Deuxièmement, quand pourrait-on considérer que le tracé est définitif, de telle sorte que nous puissions travailler sérieusement à la préparation du développement de notre agglomération ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.

Mme Michelle Demessine, secrétaire d'Etat au tourisme. Monsieur le député, M. Gayssot m'a demandé de vous communiquer sa réponse. La route nationale 165 à hauteur de Vannes enregistre effectivement, en moyenne, un trafic estimé à 43 000 véhicules par jour, dont 10 % de poids lourds. Comme vous l'indiquez, dans les prochaines années, la poursuite de la croissance du trafic doit conduire à rechercher des solutions d'aménagement. Aussi les services de l'Etat ont-ils souhaité engager, avec les collectivités locales, une réflexion dans le cadre de la démarche appelée « dossier de voirie d'agglomération ». L'objectif de cette démarche est de définir la configuration à terme du réseau routier national en veillant à sa cohérence avec les hypothèses de développement urbain et d'aménagement retenues par les collectivités locales.

Dans ce cadre, une concertation avec les collectivités a été menée en 1998 et 1999, faisant apparaître la préférence de la plupart d'entre elles pour un des deux scénarios proposés, celui que vous évoquez, qui comporte une déviation au nord, mais qui suscite également de fortes réticences, et un second scénario alternatif au premier.

Les propositions exprimées mettent en évidence, s'il en était besoin, que le choix à opérer ne doit pas porter seulement sur un tracé routier, mais sur un projet global de développement, à l'échelle de l'agglomération, dont le réseau routier ne constitue qu'une composante.

La loi sur la solidarité et le renouvellement urbains confirme l'intérêt, pour les agglomérations, de se doter d'un tel projet au travers d'un schéma de cohérence territoriale. Vous avez engagé l'élaboration d'un tel schéma et je souhaite que les réflexions menées à cette occasion vous conduisent à un projet largement partagé.

Pour éviter, comme vous le soulignez, les difficultés liées à une évolution urbaine non maîtrisée, les réflexions menées dans le cadre de l'élaboration de ce schéma devront conduire à définir ensemble le projet d'agglomération et le projet routier, et non d'abord un tracé routier imposé par l'Etat, puis des réflexions locales sur l'aménagement et les déplacements.

L'Etat sera, pour sa part, ouvert aux propositions issues de la réflexion des collectivités sur ce dossier, et recherchera le plus large consensus.

Par ailleurs, je vous confirme que plusieurs opérations sont inscrites au contrat de plan qui visent à améliorer le niveau de service de la route nationale 165 dans sa section la plus chargée. Il s'agit de sa mise à deux fois trois voies entre la route départementale 780 et Saint-Léonard, et de l'amélioration de l'échangeur de Tréalvé-Liziec. Ces projets, qui ne font pas l'objet d'oppositions entre collectivités, pourront donc avancer très rapidement.

Mme la présidente. La parole est à M. François Goulard.

M. François Goulard. Je vous remercie, madame la secrétaire d'Etat, de votre réponse. Toutefois, je suis un peu déçu, vous me pardonnerez d'être aussi direct, car les collectivités se sont déjà prononcées: la majorité des élus du pays de Vannes a choisi d'approuver la démarche qui, je le rappelle, avait été lancée à l'origine par les

services de l'Etat.

Les réticences dont vous parlez sont en définitive assez limitées car le tracé retenu par les services décentralisés de l'Etat minimise les nuisances pour les habitants de notre région.

J'ai compris votre message qui consiste à nous demander de définir le schéma de cohérence territorial en liaison étroite avec les services de l'Etat. Le souhait que j'exprimerai et que je vous serais reconnaissant de transmettre à M. Gaysot, c'est de pouvoir travailler de manière très concrète avec les services de l'équipement pour être fixé le plus rapidement possible. Encore une fois, on ne peut pas concevoir le développement d'une agglomération sans avoir au préalable une idée précise du tracé d'un axe aussi déterminant pour son avenir.

Données clés

Auteur : [M. François Goulard](#)

Circonscription : Morbihan (1^{re} circonscription) - Démocratie libérale et indépendants

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1409

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 28 mai 2001, page 3022

Réponse publiée le : 30 mai 2001, page 3522

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 28 mai 2001