



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

LGV

Question orale n° 81

Texte de la question

M. Jean-Luc Bleunven attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le projet Bretagne grande vitesse : Brest et Quimper à trois heures de Paris. En effet, le schéma national des infrastructures de transport (SNIT), conçu par le précédent gouvernement, comprend de nombreux projets de liaisons ferroviaires, routières et fluviales, ainsi que des opérations d'intervention sur les réseaux existants. L'ampleur des investissements est évaluée à 245 milliards d'euros sur 25 ans. Le niveau de la participation prévisionnelle de l'État, nécessaire à la réalisation de ces travaux serait de l'ordre de 90 milliards d'euros, alors que les dépenses annuelles de l'État pour les infrastructures sont de l'ordre de 2 milliards. En outre, le schéma national des infrastructures de transport prévoit 56 milliards d'euros à la charge des collectivités territoriales. Le schéma national des infrastructures de transports ne semble pas en compatibilité avec l'objectif qui est le nôtre, de retour à l'équilibre des finances publiques. M. Ministre a donc décidé de mettre en place une mission composée de parlementaires et de personnalités qualifiées afin de permettre d'élaborer une vision partagée, réaliste et cohérente, à court, moyen, et long terme, qui lui servira de base de travail à l'élaboration d'un nouveau schéma national de mobilité durable (SNMD). Ce schéma définira de façon pluriannuelle les principales orientations d'une politique des transports soutenable, et tournée vers l'usager. La politique des transports du Gouvernement s'articule autour de trois axes : faciliter le développement du territoire en luttant contre la fracture territoriale, participer activement au développement économique et favoriser la transition écologique. C'est pourquoi il souhaite attirer son attention sur la singularité géographique périphérique et péninsulaire de la région Bretagne. Le contrat de projet État-région Bretagne 2007-2013, identifie, en objectif 1er, le projet « Bretagne à grande vitesse », en mettant Brest et Quimper à trois heures de Paris. Au travers de plusieurs diagnostics, il apparaît que la Bretagne souffre dans sa partie la plus occidentale d'une situation géographique qui la met à l'écart des principaux flux européens de personnes et de marchandises. Malgré les efforts routiers et aéroportuaires réalisés ces dernières années, la position excentrée de la Bretagne reste préoccupante pour l'ensemble des acteurs de ce territoire. Le développement voulu du mode ferroviaire, qui se concilie parfaitement avec les objectifs que nous partageons dans le cadre de la transition énergétique de notre pays, permettrait d'irriguer l'ensemble du tissu des villes moyennes, très important au plan économique et social en Bretagne. Le contrat de projets État-région Bretagne rappelle que le développement des fonctions métropolitaines à Brest et Rennes, ainsi que l'impact sur les villes moyennes, notamment par la valorisation des capacités bretonnes de recherche et l'installation de sièges sociaux de sociétés performantes, est l'un des objectifs fondamentaux de l'ensemble des collectivités bretonnes. Cet objectif ne pourra être atteint que par une accessibilité adaptée à cette nouvelle géographie européenne. Aussi, permettre à Brest et Quimper d'être à trois heures de Paris constitue un impératif au développement économique de la région Bretagne. De récentes études, menées, notamment par l'agence de développement économique du Finistère « Investir en Finistère », montrent que ce projet présente de bons ratios « coût par minute gagnée » et « coût par habitant ». Dans le cadre des travaux de préparation du nouveau schéma national de mobilité durable, ce projet de liaison ferroviaire Brest-Paris et Quimper-Paris, qui représente un enjeu considérable pour la partie occidentale de la région Bretagne, lui semble être un projet prioritaire dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire de notre Gouvernement. Par conséquent, il lui demande de lui faire connaître les intentions du Gouvernement en matière de développement de ce projet

utile et nécessaire.

Texte de la réponse

PROJET "BRETAGNE À GRANDE VITESSE"

Mme la présidente. Merci, madame la ministre. J'accueille M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

La parole est à M. Jean-Luc Bleunven, pour exposer sa question, n° 81, relative au projet "Bretagne à grande vitesse".

M. Jean-Luc Bleunven. Monsieur le ministre chargé des transports, ma question porte sur le projet " Bretagne Grande Vitesse ". Le schéma national des infrastructures de transport conçu par le précédent gouvernement comprend de nombreux projets de liaisons ferroviaires, routières et fluviales ainsi que des interventions sur les réseaux existants. L'investissement est évalué à 245 milliards d'euros sur 25 ans. Le niveau de la participation prévisionnelle de l'État nécessaire à la réalisation de ces travaux serait de l'ordre de 90 milliards d'euros, alors que les dépenses annuelles de l'État pour les infrastructures sont de l'ordre de 2 milliards. En outre, le schéma national des infrastructures de transport prévoit 56 milliards d'euros à la charge des collectivités territoriales. Le schéma national des infrastructures de transports ne semble donc pas en accord avec l'objectif de retour à l'équilibre des finances publiques qui est le nôtre. Vous avez donc décidé, monsieur le ministre, de mettre en place une mission composée de parlementaires et de personnalités qualifiées afin d'élaborer une vision partagée, réaliste et cohérente à court, moyen et long terme, qui vous servira de base de travail à l'élaboration d'un nouveau schéma national de mobilité durable. Ce schéma définira, de façon pluriannuelle, les principales orientations d'une politique des transports soutenable et tournée vers l'utilisateur.

La politique des transports du Gouvernement s'articule autour de trois axes : faciliter le développement du territoire en luttant contre la fracture territoriale, participer activement au développement économique et favoriser la transition écologique. C'est pourquoi je souhaite attirer votre attention, monsieur le ministre, sur la singularité géographique périphérique et péninsulaire de la région Bretagne. Le contrat de projet État-Région Bretagne 2007-2013 identifie comme son premier objectif le projet " Bretagne à Grande Vitesse ", qui place Brest et Quimper à trois heures de Paris.

Au travers de plusieurs diagnostics, il apparaît que la Bretagne souffre, dans sa partie la plus occidentale, d'une situation géographique qui la met à l'écart des principaux flux européens de personnes et de marchandises. Malgré les efforts routiers et aéroportuaires réalisés ces dernières années, la position excentrée de la Bretagne reste préoccupante pour l'ensemble des acteurs de ce territoire. Le développement volontariste du mode ferroviaire, parfaitement en accord avec l'objectif partagé de la transition énergétique de notre pays, permettrait d'irriguer l'ensemble du tissu des villes moyennes, économiquement et socialement très important en Bretagne. Le contrat de projet État-Région Bretagne rappelle que le développement des fonctions métropolitaines à Brest et Rennes ainsi que l'impact sur les villes moyennes, notamment par la valorisation des capacités bretonnes de recherche et l'installation de sièges sociaux de sociétés performantes, est l'un des objectifs fondamentaux de l'ensemble des collectivités bretonnes. Cet objectif ne pourra être atteint que par une accessibilité adaptée à cette nouvelle géographie européenne. Aussi, permettre à Brest et Quimper d'être à trois heures de Paris constitue un impératif pour le développement économique de la région Bretagne. De récentes études menées par l'agence de développement économique du Finistère montrent que ce projet présente de bons ratios " coût par minute gagnée " et " coût par habitant ".

Dans le cadre des travaux de préparation du nouveau schéma national de mobilité durable, ce projet de liaison ferroviaire Brest-Paris et Quimper-Paris, qui représente un enjeu considérable pour la partie occidentale de la région Bretagne, me semble être un projet prioritaire dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire du Gouvernement. Je souhaite donc connaître, monsieur le ministre, les intentions de ce dernier concernant ce projet utile et nécessaire.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, *ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche*. Vous m'interrogez, monsieur le député, sur l'avenir des projets inscrits dans le schéma national des infrastructures de transport, plus particulièrement sur le projet de lignes nouvelles devant permettre d'atteindre l'objectif de mettre Brest et Quimper à trois heures de Paris.

Votre présentation montre fort bien la situation dans laquelle le Gouvernement a trouvé les infrastructures de transport, à savoir que des dossiers - innombrables diront certains - étaient à l'état de projet sans capacité de financement.

Vous avez justement rappelé les chiffres - en particulier le budget de l'AFITF dont les deux milliards d'euros annuels sont destinés à financer les infrastructures - ainsi que les orientations fixées par le Président de la République : l'amélioration des conditions de déplacement du quotidien, le soutien à la croissance économique et la réduction de la fracture territoriale. Telles sont les priorités du Gouvernement, avec la rénovation et la modernisation des réseaux de transport existants et la réalisation concrète de grands projets d'infrastructure, dans la mesure où nos finances publiques le permettent et dans le cadre des perspectives rappelées par l'audit de la Cour des comptes.

Je comprends les préoccupations que vous exprimez sur l'avenir de la desserte ferroviaire de la Bretagne, territoire dont vous avez rappelé la spécificité. Je tiens à vous assurer que le Gouvernement y est particulièrement sensible. La première étape pour atteindre l'objectif de mettre Brest et Quimper à trois heures de Paris est d'ailleurs en cours, avec la réalisation du projet de ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire entre Le Mans et Rennes. Les premiers travaux de ce projet, qui bénéficie d'un investissement de 3,3 milliards d'euros, ont commencé et conduiront à l'amélioration significative de la desserte de la Bretagne à l'horizon 2017, avec un gain de près de quarante minutes entre Paris et Rennes, sachant que, au-delà, l'ensemble de la Bretagne sera concerné jusqu'à Brest et Quimper.

La réalisation de cette LGV, si importante pour la Bretagne, est la preuve concrète que le Gouvernement entend poursuivre une politique d'investissement de grande ampleur. En parallèle, un effort important est fait par l'intermédiaire des contrats de projet État-Région 2007-2013, dont les phases dites " 1 " et " 1 + " représentent un investissement de près de 260 millions d'euros, dont plus de 70 millions d'euros apportés par l'État pour améliorer les liaisons Rennes-Brest et Rennes-Quimper.

En outre, afin de poursuivre les efforts de l'État et de ses partenaires pour le désenclavement de la Bretagne occidentale, RFF a engagé des études exploratoires en 2011, qui ont permis de saisir la commission nationale du débat public début décembre 2012, afin d'examiner l'opportunité de tenir un débat public sur le projet de ligne nouvelle Ouest-Bretagne-Pays-de-la-Loire. La décision est attendue prochainement.

Ce projet de ligne nouvelle entre Rennes, Brest, Quimper et Nantes sera examiné, comme l'ensemble des autres projets non encore engagés, dans les prochaines semaines par la commission Mobilité 21, une commission que j'ai mise en place le 17 octobre 2012, comme vous l'avez rappelé, et qui est présidée par votre collègue Philippe Duron. Cette commission devra proposer un calendrier réaliste de mise en oeuvre des différents projets, au vu de leur intérêt socio-économique - à ce sujet, vous avez cité un certain nombre de critères, dont la commission s'inspirera certainement pour hiérarchiser les projets - et, bien évidemment, des financements disponibles. Elle devra également se poser la question de l'évolution des services de transports et des infrastructures existantes permettant d'améliorer à court terme les conditions de transport des usagers en anticipation de la réalisation ultérieure de nouvelles infrastructures. Ses recommandations, attendues en juin prochain, seront présentées devant les commissions compétentes du Parlement.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Luc Bleunven](#)

Circonscription : Finistère (3^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 81

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [15 janvier 2013](#), page 261

Réponse publiée au JO le : [25 janvier 2013](#), page 347

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [15 janvier 2013](#)