

# Réponse à une question

La **question orale sans débat** que vous avez déposée a obtenu une réponse.

## Schéma national des transports et ligne à grande vitesse Paris - Rennes - Quimper / Brest

Question n° 0999S adressée à M. le secrétaire d'État chargé des transports  
Publiée le : 19/08/2010  
Texte de la question : M. Philippe Paul appelle l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur l'avant-projet du schéma national des transports publié le 12 juillet dernier, dans le cadre du Grenelle de l'environnement, qui met à plat les priorités françaises en matière d'infrastructures de transport pour les vingt à trente années à venir. Une inversion des priorités ferroviaires dans l'Ouest, favorisant la ligne ferrée Nantes – Rennes, composante du futur aéroport Notre-Dame-des-Landes, au détriment des liaisons Quimper/ Brest – Rennes – Paris, contribuerait à accentuer l'enclavement géographique du Finistère, enclavement particulièrement néfaste pour l'attractivité économique du territoire : implantations d'entreprises compromises, sous-exploitation du tourisme de court séjour, ... Les inquiétudes sont nombreuses. Se rajoutent à ces inquiétudes le volet développement durable pour lequel les modes de transport alternatifs jouent un rôle fondamental, ou encore la nécessité de garantir une véritable équité territoriale. Il lui demande l'intégration du projet de ligne à grande vitesse Paris - Rennes – Brest / Quimper dans le schéma national des transports, afin de relier la pointe du Finistère à Paris en trois heures, et ce dans des délais permettant de garantir la vitalité et la compétitivité du Finistère et par conséquent de la Bretagne.

Réponse de M. le secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme  
À publier le : 29/09/2010, page 6930  
Texte de la réponse : M. Philippe Paul. Monsieur le secrétaire d'État, l'avant-projet du schéma national des transports, publié le 12 juillet dernier dans le cadre du Grenelle de l'environnement, met à plat les priorités françaises en matière d'infrastructures de transport pour les vingt à trente années à venir. À cette lecture, nous notons avec inquiétude une possible inversion des priorités ferroviaires dans l'ouest, qui favoriserait la ligne ferrée Nantes-Rennes, composante du futur aéroport Notre-Dame-des-Landes, au détriment des liaisons Quimper/Brest-Rennes-Paris. Cette inversion, si elle se confirmait, contribuerait à accentuer l'enclavement géographique du Finistère, enclavement particulièrement néfaste pour l'attractivité du territoire : implantations d'entreprises compromises, sous-exploitation du tourisme de courts séjours, déséquilibre de l'aménagement du territoire... Les craintes sont nombreuses et toutes étroitement liées les unes aux autres. La compétitivité de la Bretagne, et particulièrement du Finistère, passe nécessairement par le développement de son accessibilité. Ajoutons à ces inquiétudes le volet développement durable pour lequel les

modes de transport alternatifs jouent un rôle fondamental, ou encore la nécessité de garantir une véritable équité territoriale. J'attire également votre attention sur la nécessité de réduire les temps de parcours sur les liaisons Brest/Quimper-Rennes. En l'état actuel du dossier, la seule création de la ligne à grande vitesse entre Le Mans et Rennes, si elle ne s'accompagne pas de gains de temps entre la pointe bretonne et Rennes, risque d'instaurer une fracture territoriale. Rennes serait certes à une heure trente de Paris, mais il faudrait toujours compter deux heures supplémentaires pour rejoindre Brest ou Quimper. Le développement économique de l'ouest de notre pays ne doit pas se limiter à une ligne Rennes-Nantes. N'oublions pas non plus que la compétitivité du secteur de l'industrie agro-alimentaire nécessite une desserte efficace. Le contexte actuel de la filière nous incite à accentuer encore davantage nos efforts dans ce sens. Aujourd'hui, tous les acteurs économiques, sociaux ou politiques du Finistère, toutes tendances confondues, expriment leurs inquiétudes et se retrouvent autour d'un objectif commun : rendre le territoire attractif et compétitif, et contribuer ainsi au développement global de notre pays. Aussi, monsieur le secrétaire d'État, je vous demande de m'apporter dès aujourd'hui des assurances sur le fait que le Gouvernement entend bien confirmer aux Bretons le caractère prioritaire du projet des lignes Brest/Quimper-Rennes, et donc son inscription au schéma national des infrastructures de transport, afin d'atteindre l'objectif que nous partageons tous : relier la pointe du Finistère à Paris en trois heures. Il y va de la vitalité et de la compétitivité du Finistère et, par conséquent, de la Bretagne. M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État. M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme. Monsieur le sénateur, vous interrogez le Gouvernement sur l'inscription au schéma national des infrastructures de transport, le SNIT, des lignes ferroviaires Brest-Paris et Quimper-Paris. Comme vous le savez, l'avant-projet du SNIT a été présenté au Comité national du développement durable et du Grenelle de l'environnement le 12 juillet dernier. Ce document est un outil au service d'une mise en œuvre des orientations décidées dans le cadre du Grenelle. Il doit permettre au système de transport de l'État d'évoluer de manière à intégrer pleinement les enjeux de la mobilité durable. Le projet proposé fait l'objet de discussions depuis le mois de juillet, et il est également soumis pour avis à l'Autorité environnementale. Il sera retravaillé jusqu'au mois d'octobre ou novembre et sera ensuite soumis à la consultation du public, des élus locaux concernés et du Conseil économique, social et environnemental. Enfin, il fera l'objet d'un débat au Parlement d'ici à la fin de l'année. En matière ferroviaire, l'avant-projet du SNIT souligne la volonté de doter la France d'un réseau complet et de grande qualité. C'est le mode de transport privilégié, tant pour les voyageurs que pour le fret. Ainsi, 4 000 kilomètres de lignes ferroviaires sont inscrits, dont le projet de ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de Loire. Ce projet, qui apportera une contribution majeure en réduisant les temps de parcours globaux vers la Bretagne de trente-sept minutes, fait son chemin : trois entreprises concourent en effet pour sa réalisation et doivent présenter leur offre mi-octobre. Ainsi, le contrat de partenariat public-privé devrait être mis au point en fin d'année. Parallèlement, un important programme de travaux, s'inscrivant dans la

réalisation de l'objectif partagé de mettre Brest et Quimper à trois heures de Paris, est en cours sur les lignes existantes. Ce programme supprime de nombreux passages à niveau et permettra aux trains de circuler plus vite sur les deux axes. L'enveloppe financière prévue pour ces opérations dans le cadre des contrats de plan État-région a été augmentée grâce au plan de relance que vous avez voté, monsieur le sénateur, la participation de l'État s'établissant à 52 millions d'euros. Comme vous pouvez le constater, le Gouvernement est vigilant à la qualité et à l'amélioration de la desserte ferroviaire du Finistère. M. le président. La parole est à M. Philippe Paul. M. Philippe Paul. Monsieur le secrétaire d'État, j'éprouvais quelques craintes avant d'entendre votre réponse, et je les ai malheureusement toujours : j'espérais en effet des garanties un peu plus formelles pour l'inscription de ces lignes ferroviaires au SNIT. Visiblement, rien n'est encore fait. En tout cas, la Bretagne et les Bretons resteront extrêmement attentifs à l'évolution du dossier. Vous pouvez compter sur notre mobilisation, toutes tendances confondues, car c'est un équipement que nous attendons impatiemment depuis des décennies ! La façon dont tout cela prend tournure est extrêmement décevante. Nous resterons donc non seulement vigilants mais extrêmement mobilisés sur ce dossier.