



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

politique des transports

Question orale n° 1703

Texte de la question

Mme Marcelle Ramonet interroge M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les orientations élaborées par la DATAR dans le cadre du schéma de services collectifs des transports à l'orée 2020, qui sont inacceptables pour beaucoup de responsables politiques et économiques finistériens. Si l'Etat devait, aujourd'hui, reprendre à son compte le projet de la DATAR, cela fragiliserait l'équilibre intrarégional, en accentuant au détriment de l'ouest breton les phénomènes d'éloignement des centres de décision et des voies majeures de communication européennes. Les effets générés par l'élargissement de l'Europe vers l'Est seront plus ou moins importants selon la priorité que l'Etat mettra à contrecarrer cette dérive par une politique offensive d'aménagement du territoire. Dès lors les Finistériens attendent des engagements clairs et un calendrier précis afin de parachever le désenclavement du département : par une politique volontariste et prioritaire au profit de l'Ouest alliant un développement harmonieux entre le ferroviaire et l'aérien ; par la confirmation des engagements pris pour le raccordement de Quimper (comme de Brest) au réseau à grande vitesse à l'horizon 2010, les mettant à trois heures de Paris ; par la définition d'une offre complète : liaison TGV passagers et raccordement au réseau transeuropéen de fret ferroviaire ; par l'étude d'une « liaison fret » transversale vers les pays du sud de l'Europe, premiers clients de l'économie agroalimentaire finistérienne et bretonne ; par l'électrification de la ligne Quimper-Brest, souvent promise, jamais réalisée et par une politique de consolidation des liaisons aériennes en faveur du Finistère, portant sur une attractivité plus forte en matière de tarifs aériens et de créneaux. Les Finistériens attendent des réponses précises et un engagement ferme du Gouvernement.

Texte de la réponse

POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LE FINISTÈRE

M. le président. Mme Marcelle Ramonet a présenté une question, n° 1703, ainsi rédigée :

« Mme Marcelle Ramonet interroge M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les orientations élaborées par la DATAR dans le cadre du schéma de services collectifs des transports à l'orée 2020, qui sont inacceptables pour beaucoup de responsables politiques et économiques finistériens. Si l'Etat devait, aujourd'hui, reprendre à son compte le projet de la DATAR, cela fragiliserait l'équilibre intrarégional, en accentuant au détriment de l'ouest breton les phénomènes d'éloignement des centres de décision et des voies majeures de communication européennes. Les effets générés par l'élargissement de l'Europe vers l'Est seront plus ou moins importants selon la priorité que l'Etat mettra à contrecarrer cette dérive par une politique offensive d'aménagement du territoire. Dès lors les Finistériens attendent des engagements clairs et un calendrier précis afin de parachever le désenclavement du département : par une politique volontariste et prioritaire au profit de l'Ouest alliant

un développement harmonieux entre le ferroviaire et l'aérien ; par la confirmation des engagements pris pour le raccordement de Quimper (comme de Brest) au réseau à grande vitesse à l'horizon 2010, les mettant à trois heures de Paris ; par la définition d'une offre complète : liaison TGV passagers et raccordement au réseau transeuropéen de fret ferroviaire ; par l'étude d'une "liaison fret transversale vers les pays du sud de l'Europe, premiers clients de l'économie agroalimentaire finistérienne et bretonne ; par l'électrification de la ligne Quimper-Brest, souvent promise, jamais réalisée et par une politique de consolidation des liaisons aériennes en faveur du Finistère, portant sur une attractivité plus forte en matière de tarifs aériens et de créneaux. Les Finistériens attendent des réponses précises et un engagement ferme du Gouvernement. »

La parole est à Mme Marcelle Ramonet, pour exposer sa question.

Mme Marcelle Ramonet. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, il y a quelques années, pour évoquer la périphéricité de certaines régions et les difficultés qui en découlent, la DATAR avait d'une façon scandaleuse employé le terme de « finistérisation ». Nous avons alors espéré qu'il ne s'agissait que d'une malencontreuse bévue et qu'elle aurait le souci de réparer cet affront.

Or les orientations élaborées par la DATAR, dans le cadre du schéma de services collectifs des transports à l'orée 2000, sont apparues inacceptables à beaucoup de responsables politiques et économiques et, au-delà, à celles et ceux qui, en Bretagne et plus particulièrement dans le Finistère, sont soucieux du développement harmonieux de la région.

Les représentations cartographiques sont choquantes. La Bretagne ne semble pas exister. La France s'arrête à Rennes pour le fret comme pour les voyageurs !

Si l'Etat devait reprendre à son compte ce projet, cela constituerait incontestablement un nouveau camouflet pour mon département, tant il fragiliserait gravement et durablement l'équilibre intrarégional en accentuant, au détriment de l'Ouest breton, les phénomènes d'éloignement des centres de décision et des voies majeures de communication européennes.

Des effets considérables sur le plan économique, touristique comme démographique ne manqueraient pas de se faire sentir. Chacun sait désormais que, dans la compétition internationale, pour assurer la nécessaire circulation des personnes et des marchandises dans des conditions optimales, il convient de raisonner plus en termes de temps de transport que de kilomètres. Or l'élargissement de l'Europe vers l'Est favorisera inmanquablement l'axe rhénan au détriment de l'arc atlantique. Les effets induits seront plus ou moins importants selon la volonté qu'aura l'Etat de contrecarrer cette dérive par une politique offensive d'aménagement du territoire.

Je vous demande donc aujourd'hui, monsieur le ministre, des engagements clairs et un calendrier précis afin de parachever le désenclavement du Finistère.

Que la DATAR redéfinisse ses axes dans un sens plus conforme aux missions d'aménagement du territoire qui sont les siennes, par la prise en compte de la valorisation et le désenclavement ferroviaire et aérien des régions qualifiées, dans son jargon, de « périphériques ».

Que le Gouvernement arrête au profit de l'Ouest breton une politique volontariste et prioritaire de transports alliant un développement harmonieux entre le ferroviaire et l'aérien.

Que les engagements pris pour le raccordement de Quimper, comme de Brest, au réseau à grande vitesse à l'horizon 2010 soit pleinement respectés et non repoussés à 2015 comme on l'entend trop souvent. Mettre ces deux villes à trois heures de Paris implique leur inscription au titre des liaisons d'intérêt national.

Que la définition de cette politique ferroviaire prioritaire porte sur une offre complète, liaison TGV passagers, raccordement au réseau transeuropéen de fret ferroviaire en raison, notamment, de la vocation agro-alimentaire de ma région. Or le réseau envisagé par la DATAR, là encore, s'arrête à Rennes.

Qu'une réflexion soit menée rapidement sur l'établissement d'une liaison fret transversale vers les pays du Sud de l'Europe, premiers clients de l'économie agro-alimentaire finistérienne et bretonne ou, pour le moins, sur l'établissement d'une interconnexion au sud du Bassin parisien.

Que l'électrification de la ligne Brest-Quimper soit enfin réalisée. Je vous précise que ce projet était déjà inscrit au IXe Plan et que nous en sommes à l'exécution du XIIe Plan Etat-région.

Ce serait une mesure structurante pour l'organisation des échanges entre l'Ouest atlantique et l'Europe, qui assurerait la continuité de l'axe Brest-Quimper et Nantes.

Enfin, qu'une politique de consolidation des liaisons aériennes soit prise en faveur du Finistère, à un moment où le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes entre Rennes et Nantes risque d'aggraver un déséquilibre intrarégional. Cette politique devra porter sur une attractivité plus forte en matière de tarifs aériens et de créneaux. En effet, Quimper se situe dans la fourchette haute des lignes aériennes les plus chères en France : 249 euros l'aller simple !

Jusqu'en 2000, Quimper avait quatre rotations journalières sur toute l'année ; depuis 2001, elle n'en a plus que trois, plus une quatrième au printemps et en été, en contrepartie d'un horaire plus favorable avec un départ à six heures quarante-cinq. Le taux de remplissage, de l'ordre de 95 %, étant satisfaisant, ne conviendrait-il pas, dès lors, d'agir de concert afin de pérenniser ces quatre décollages sur les douze mois de l'année ?

Monsieur le ministre, les grands rendez-vous ont ceci de particulier : lorsque l'on prend conscience qu'on les a ratés, il est souvent trop tard. Ne ratons pas, pour l'avenir de la Bretagne occidentale, celui des voies de communication. Comme l'ensemble des forces vives finistériennes, j'attends vos réponses.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, *ministre de l'équipement, des transports et du logement*. Permettez-moi, madame la députée, deux brèves remarques préliminaires. D'une part, je trouve que vous posez beaucoup de questions en une seule puisque votre question orale concerne à la fois les transports ferroviaires, aériens et maritimes. Mais je vais essayer de vous répondre. D'autre part, sachant que vous venez de prendre vos fonctions de parlementaire, je voudrais vous expliquer pourquoi les dossiers de la DATAR sur lesquels vous avez travaillé ne sont plus à l'ordre du jour.

Les projets de schémas de services collectifs de transport de marchandises et de voyageurs présentés par le Gouvernement en octobre 2001 ont été soumis à la concertation des conseils régionaux, qui ont fait part de leurs observations et propositions au cours du premier semestre 2001. Le Gouvernement a tenu compte de l'avis des collectivités territoriales dans la version définitive qu'il a adoptée lors du CIADT du 9 juillet dernier. Les propositions de la DATAR auxquelles vous faites référence ont donc été complétées et enrichies, parfois même modifiées, au cours du processus démocratique défini par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire. Le décret officialisant les schémas de services est en cours de publication.

La politique de rééquilibrage modal des trafics de la route vers le rail est une des orientations fortes du Gouvernement. Après plus de vingt années de fermetures de lignes et de suppressions de dessertes ferroviaires et d'emplois de cheminots, la modernisation des lignes classiques est à l'ordre du jour, tout autant que la prolongation du réseau des lignes à grande vitesse et la régionalisation du trafic des

voyageurs.

De façon cohérente, les schémas de services prévoient de développer les infrastructures permettant d'améliorer les relations de la Bretagne vers l'est aussi bien que ses liaisons internes. Le projet de 220 kilomètres de ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire va prolonger le TGV du Mans vers Rennes et Nantes, ce qui permettra des gains de temps de vingt-cinq minutes entre toutes les villes de Bretagne et Paris et le reste de la France, grâce aux TGV interconnectés.

Ce projet, qui devrait être réalisé à l'horizon 2010, se conjuguera avec une amélioration substantielle des lignes actuelles vers Brest et Quimper. J'ai approuvé les études préliminaires de cette opération en mars dernier. Les études d'avant-projet sommaire seront lancées dès que le conseil régional des Pays-de-la-Loire aura donné son accord, comme l'ont déjà fait le conseil régional de Bretagne et l'Etat.

Le contrat de plan Etat-région Bretagne 2000-2006 prévoit environ 250 millions d'euros pour la modernisation des voies ferrées bretonnes. La modernisation des lignes Rennes-Brest et Rennes-Quimper, associée à l'utilisation d'un matériel TGV pendulaire se traduira par la réduction à trois heures du temps de parcours Brest-Paris ou Quimper-Paris. Dans cette perspective, l'Etat et la région doivent réaliser une première phase d'investissements de 126 millions d'euros, pour laquelle les études d'avant-projet vont être engagées.

L'électrification de la ligne Plouaret-Lannion vient d'être effectuée et celle de Rennes-Saint-Malo est lancée. Les études d'avant-projet de celle de Quimper-Landerneau vont être engagées sur la base des études préliminaires déjà réalisées. Sans attendre leur achèvement, une enveloppe a été réservée pour les premiers travaux préparatoires, comme l'adaptation des ouvrages d'art. Ces efforts contribueront aussi à promouvoir le fret ferroviaire puisque la ligne Paris-Rennes figure dans le réseau trans-européen de fret ferroviaire, que nous avons mis en place sous présidence française, et ouvrira ainsi la Bretagne sur l'Europe.

Les schémas de services prévoient également la réalisation de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, qui devra bénéficier d'une desserte en transports collectifs de qualité. Cet équipement profitera non seulement aux Pays-de-la-Loire, mais aussi à la Bretagne. Le FIATA, Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien, sera mobilisé pour aider à la création et au maintien de services aériens que le seul fonctionnement du marché ne permet pas d'assurer.

Enfin, je peux vous assurer de ma détermination à promouvoir le cabotage maritime. Sur ma proposition, nous avons mis en place, avec l'Espagne et l'Italie, un groupe de travail intergouvernemental pour la promotion du cabotage maritime, dont l'Union européenne, toujours sur proposition de la France, vient de faire une priorité, comme l'indique le Livre blanc qu'elle a publié en septembre.

Ces réponses précises vous montrent, madame la députée, que, dans tous les domaines visés par votre question, les choses sont bien engagées.

Données clés

Auteur : [Mme Marcelle Ramonet](#)

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

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1703

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 4 février 2002, page 493

Réponse publiée le : 6 février 2002, page 1123

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 4 février 2002