



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transports

Question écrite n° 48887

Texte de la question

M. Paul Molac attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le Réseau transeuropéen de transport. La Commission européenne a dévoilé le 17 octobre à Tallinn ses neuf projets de réseaux transeuropéens de transports dont l'objectif est de mieux relier tous les pays de l'Union européenne et accélérer le désenclavement. L'effort est important : 26 milliards d'euros sont prévus pour la première phase 2014-2020. Ces 26 milliards ne constituant qu'un capital d'amorçage, la Commission européenne estime en réalité que le projet total coûtera 250 milliards d'euros. L'un des neufs corridors prioritaires retenus est le corridor « atlantique ». Malgré son nom, si l'on se réfère à la carte de ces neuf corridors, le terme atlantique ne semble pas s'appliquer à la France, puisque s'il concerne bien l'ouest de la péninsule ibérique, celui-ci traverse la France en diagonale de Bordeaux à Paris pour se terminer à Strasbourg en laissant un simple embranchement pour le port du Havre. La carte de ce réseau est d'ailleurs tout à fait saisissante lorsque l'on compare le maillage dense du reste de l'Europe aux vides de l'espace français. Alors que l'objectif est de garantir que progressivement, d'ici à 2050, la grande majorité des entreprises et des citoyens européens ne soient pas à plus de 30 minutes de temps de trajet du réseau capillaire, on constate que l'ensemble du littoral atlantique, et en particulier la péninsule excentrée qu'est la Bretagne, est éloigné des efforts structurants en matière de transports routier, maritime, ferroviaire et fluvial de l'Union européenne. Sur cette carte, les axes traversant l'hexagone ne servent d'ailleurs que de points d'appui *via* Lyon ou Bordeaux pour relier l'Europe du Nord et celle du Sud ainsi qu'à insérer Paris au schéma. La priorité de l'action publique s'exercera donc là où l'activité est déjà concentrée et en dehors des zones excentrées. Dans ce contexte, la mise en application de l'écotaxe en Bretagne serait un non-sens et une double peine. Il lui demande donc quelles sont les raisons expliquant l'absence totale de raccordement du littoral atlantique français au Réseau transeuropéen de transport et quelle a été la position défendue par la France devant la Commission européenne. Il lui demande également si le Gouvernement envisage de faire un effort important de développement en termes d'infrastructures de transports, notamment modales, pour les régions périphériques de l'arc atlantique et en premier lieu la Bretagne, qui ne recevront rien des 26 milliards d'euros déjà prévus.

Texte de la réponse

La Commission européenne a engagé en 2011 une refonte de sa politique relative au Réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Les négociations au Parlement européen et au Conseil de l'Union européenne ont abouti à l'adoption le 11 décembre 2013 de deux nouveaux règlements : le premier établissant les orientations de l'Union pour le développement du RTE-T (règlement n° 1315/2013) et le second établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (règlement n° 1316/2013). Ces règlements prévoient, en particulier, une définition du RTE-T selon deux niveaux, entre un réseau global et un réseau central, qui rassemble les infrastructures les plus structurantes pour les flux de transport à l'échelle de l'Union. La consistance de chacun de ces deux types de réseaux a été définie selon une méthodologie précise établie par la Commission européenne. En accord avec cette méthodologie, les ports maritimes de Bordeaux et Nantes/Saint-Nazaire ont été intégrés dans le

réseau central, tandis que les ports de Brest, La Rochelle, Lorient ou encore Roscoff ont été rattachés au réseau global. Malgré les demandes répétées des autorités françaises durant les négociations, les critères objectifs et généraux de la méthodologie retenue par la Commission n'ont pas permis de modifier ce classement. Les règlements prévoient, cependant, une mise à jour régulière de ce dernier pour tenir compte de l'évolution future des flux de transport au sein de l'Union et sur ses façades maritimes, en particulier celle des trafics portuaires. Les services du ministère des transports, de la mer et de la pêche veilleront à solliciter auprès de la Commission l'intégration dans le réseau central de toute infrastructure atteignant les critères retenus par la Commission elle-même. Outre les infrastructures des corridors du réseau central, le règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe place parmi les priorités de financement de l'Union, au titre du RTE-T, des priorités dites « horizontales ». Celles-ci recouvrent, notamment, le déploiement de systèmes de gestion des trafics terrestres, portuaires ou maritimes, ainsi que le développement des autoroutes de la mer. A ce titre, le potentiel de financement des projets, conduits en Bretagne ou sur le littoral de l'Atlantique est donc tout à fait significatif et viendra compléter les concours financiers plus ciblés que la Commission apportera, en tout état de cause, aux projets situés le longs du réseau central et du réseau global. S'agissant plus particulièrement de la Bretagne, il convient de rappeler que la réalisation du projet de ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire (BPL) constitue une première étape majeure afin d'atteindre l'objectif de desserte de la pointe bretonne en trois heures. Les premiers travaux ont déjà débuté, et à son achèvement prévu en mai 2017, la LGV BPL permettra d'améliorer significativement la desserte de la Bretagne, avec un gain de 37 minutes entre Paris et Rennes et avec l'ensemble de la Bretagne jusqu'à Brest et Quimper. Il s'agit d'un investissement de 3,3 milliards d'euros, traduisant bien l'engagement de l'État et de ses partenaires pour le désenclavement de la Bretagne ouest. En outre, plus de 260 millions d'euros sont inscrits au contrat de projet 2007-2013 de la région Bretagne (75 M€ de part État) pour l'amélioration des lignes Rennes - Brest et Rennes - Quimper. Par ailleurs, au-delà de la réalisation des programmes en cours (LGV BPL et Bretagne à Grande Vitesse phases 1 et 1+) à échéance de 2017, le « Pacte d'avenir pour la Bretagne » confirme l'objectif de mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris. Dans ce cadre, RFF mène actuellement les études d'un projet plus vaste à l'Ouest de Rennes permettant d'améliorer encore le temps de parcours vers la pointe bretonne. Ce « Pacte d'avenir pour la Bretagne » traduit, une nouvelle fois, l'engagement fort et coordonné de la puissance publique en faveur de la Bretagne et prévoit notamment la tenue du débat public relatif au projet de Lignes nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL) en 2014. Concernant l'aménagement de la RN 164, celui-ci constitue un axe important de desserte du Centre de la Bretagne. À ce jour, plus de la moitié de cet itinéraire reliant Montauban-de-Bretagne à Châteaulin (98 km sur 162 km) est déjà aménagé à deux fois deux voies. Le Pacte confirme aussi la priorité donnée à l'achèvement de La mise à 2x2 voies de la RN 164. Ainsi, l'État et la Région mettront en place les financements en cohérence complète avec les calendriers de procédures et des études, pour permettre à l'horizon 2020 l'engagement de la quasi-totalité des travaux de mise en 2x2 voies sur les sections restantes.

Données clés

Auteur : [M. Paul Molac](#)

Circonscription : Morbihan (4^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 48887

Rubrique : Politiques communautaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [4 février 2014](#), page 1014

Réponse publiée au JO le : [1er avril 2014](#), page 3090