

## **Contribution du Président de la Région Bretagne au Livre vert sur l'Avenir du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**

La Région remercie tout d'abord la Commission européenne pour l'opportunité qui lui est offerte de partager ses vues sur l'avenir du réseau transeuropéen de transport. Elle souhaite souligner avant toute chose le caractère emblématique des projets européens de transport qui peuvent constituer une réponse concrète et visible aux craintes et à l'indifférence vis-à-vis de l'Union européennes de nombreux citoyens européens.

Il est avant tout essentiel que la politique de transports au sein de l'UE soit cohérente avec l'ensemble des autres politiques, en particulier en ce qui concerne les principes de cohésion territoriale et de développement durable. C'est pourquoi nous souhaitons répondre à cette consultation publique en exprimant deux idées fortes qui ont une importance stratégique pour le développement d'un RTE-T ambitieux, abouti et garant de la cohésion économique, sociale et territoriale à l'échelle européenne.

### **1. Un réseau transeuropéen de transport, facteur de compétitivité économique et de cohésion territoriale**

Si la Stratégie de Lisbonne fait de la compétitivité économique un objectif clé de l'action de l'UE, le récent Livre vert de la Commission européenne sur la cohésion territoriale a rappelé de son côté toute l'importance d'un développement mieux équilibré et plus harmonieux de l'ensemble des territoires de la Communauté. Le réseau transeuropéen de transport doit plus que jamais être un instrument clé au service de ces deux ambitions.

#### *Plus de cohésion territoriale...*

En dépit de certaines imperfections, le réseau global s'est révélé être un instrument qui offre justement la possibilité de cofinancer des projets d'études et d'infrastructures clés sur un nombre potentiellement très important de territoires en Europe.

Or le Livre vert de la Commission européenne pointe du doigt ce réseau global et propose même de l'abandonner dans l'un des trois *scenarii* proposés. La Commission semble aujourd'hui vouloir davantage concentrer ses ressources financières limitées sur des grands réseaux prioritaires qui sont souvent éloignés de nombreux territoires européens, à l'image de la Bretagne. Cette vision uniquement budgétaire entre en contradiction avec un objectif de cohérence d'ensemble du réseau de transport au niveau européen.

Nous considérons qu'une concentration trop accrue du soutien communautaire sur un « réseau principal » risquerait de marginaliser de nombreux territoires périphériques de l'Union, ce qui serait contraire au principe de cohésion territoriale.

L'Avis du Comité des Régions sur la cohésion territoriale<sup>1</sup>, adopté en février 2009, propose d'ailleurs explicitement que la « révision prochaine des réseaux transeuropéens de transport tienne compte spécifiquement de la nécessité d'assurer l'accessibilité locale des territoires et contribue ainsi grandement à améliorer la desserte globale et la cohésion ».

Nous souhaitons par conséquent mettre en garde la Commission européenne contre toute révision des orientations communautaires qui ne prendrait pas suffisamment en considération l'objectif de développement harmonieux et équilibré des territoires. En particulier, elle se prononce en faveur du maintien du réseau global, et insiste sur le rôle que joue le réseau ferroviaire pour garantir l'accessibilité de l'ensemble des territoires.

*... pour plus de compétitivité économique*

En effet, ce n'est pas en laissant des territoires à la marge des grands réseaux prioritaires que l'Union européenne pourra atteindre les objectifs de Lisbonne. C'est au contraire en leur offrant la possibilité de se connecter à ces réseaux. C'est ainsi que les régions périphériques pourront prendre toute leur place dans les flux transeuropéens de marchandises et de voyageurs et contribuer à la compétitivité de l'économie européenne.

Ceci est d'autant plus important que ces territoires périphériques constituent les portes d'entrée incontournables de l'Union européenne, zones de passage obligatoire pour relier l'UE à ses partenaires commerciaux.

## **2. Les ports maritimes :**

### **Maillons incontournables mais marginalisés du RTE-T**

Véritable péninsule à l'ouest de l'Europe, la Région Bretagne représente à elle seule 1/3 du littoral français avec près de 2 730 km de côtes. Son statut de région maritime en fait par conséquent un point d'entrée extrêmement intéressant dans une Europe où quelque 90% des marchandises importées et exportées sont transportées par voie maritime.

Or, si les ports maritimes sont très présents sur la carte du réseau global, comme c'est le cas des 4 principaux ports bretons, ils apparaissent en revanche comme les parents pauvres des projets prioritaires, exception faite des quelques ports qui pourraient être concernés par des projets d'Autoroutes de la Mer.

Là encore, la suppression du réseau global représenterait la disparition de l'opportunité d'un soutien communautaire pour un très grand nombre de ports maritimes européens. Nous considérons au contraire que l'Union européenne devrait accroître ses efforts en direction des ports afin de mieux les intégrer dans le RTE.

---

<sup>1</sup> Rapporteur : Jean-Yves Le Drian, Président du Conseil Régional de Bretagne

La Commission européenne n'expliquait-elle pas en 2007 dans sa Communication sur une politique portuaire européenne la nécessité de « concentrer les efforts de façon que les ports d'Europe puissent relever les défis de demain, attirer de nouveaux investissements et contribuer pleinement au développement co-modal » ?

A l'heure où la Commission européenne tente de mettre en place un Espace maritime européen sans barrière censé favoriser le transport maritime intra-européen, et à la veille d'une révision des orientations communautaires, et dans un contexte de développement d'une politique maritime intégrée, il ne faudrait pas sous-estimer la place stratégique des ports maritimes au sein du RTE-T.

La région Bretagne attire en particulier l'attention de la Commission européenne sur l'importance de développer les ports secondaires afin d'éviter une concentration des économies nuisible à la stratégie de Lisbonne, et une massification des échanges dans quelques grands ports risquant de conduire à une saturation de ceux-ci. De plus, il est nécessaire d'assurer la cohérence entre réseau portuaire et réseau terrestre, et tout spécialement ferroviaire, afin d'être capable de traiter correctement l'augmentation de volume de marchandises lié au développement de l'activité des ports maritimes. C'est une condition indispensable afin d'assurer le succès des autoroutes de la mer en tant qu'élément intégré dans un réseau global.

C'est ainsi en favorisant le développement de ces ports secondaires et leur accès aux réseaux de transport que l'Union européenne pourra véritablement inscrire sa nouvelle politique du RTE-T dans une perspective de développement durable et de lutte contre le changement climatique.

Jean-Yves Le Drian  
Président du Conseil régional de Bretagne

