



Les «Villes Atlantiques» et le Corridor Atlantique Européen

Décembre 2021

Contribution d'Atlantic Cities dans le cadre de la révision du RTE-T

Pour la promotion d'un véritable " Corridor Atlantique "

Dans la récente dernière version du MIE, règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021, établissant le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe, le réseau "Atlantic Cities" accueille une évolution positive de la structure du Corridor Atlantique avec une capillarité plus dense des enclaves maritimes connectées dans sa partie espagnole et portugaise (cf. figure 1).

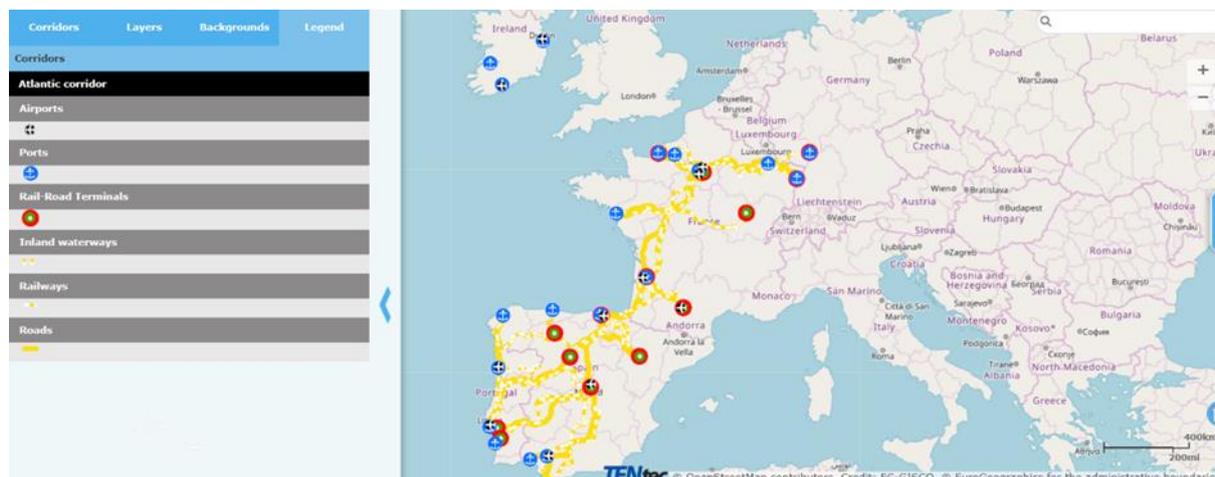


Figure 1. Corridor du réseau central "Atlantique", extrait de la visionneuse de cartes interactives de TENtec, le 1er décembre 2021. Source : <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

Ce Corridor Atlantique joue un rôle majeur, car il relie les ports maritimes de Sines, Setúbal, Lisbonne, Aveiro et Leixões au Portugal, Algeciras, Bilbao et Pasajes en Espagne, Bayonne, Nantes, La Rochelle et

Le Havre, et les ports intérieurs de Bordeaux, Rouen et Strasbourg en France. Il relie également les capitales partenaires de Lisbonne, Madrid et Paris à l'est de la France, à Mannheim, puis à l'Europe du Nord et de l'Est. Il est également connecté au corridor méditerranéen à Madrid et Saragosse (Espagne) et au corridor Mer du Nord-Méditerranée à Paris et Metz (France).

Cependant, afin de garantir une couverture et performance optimale du RTE-T, de son corridor atlantique, les Cités atlantiques souhaitent souligner l'importance des points suivants, synthétisés par la carte ci-après (figure 2) :

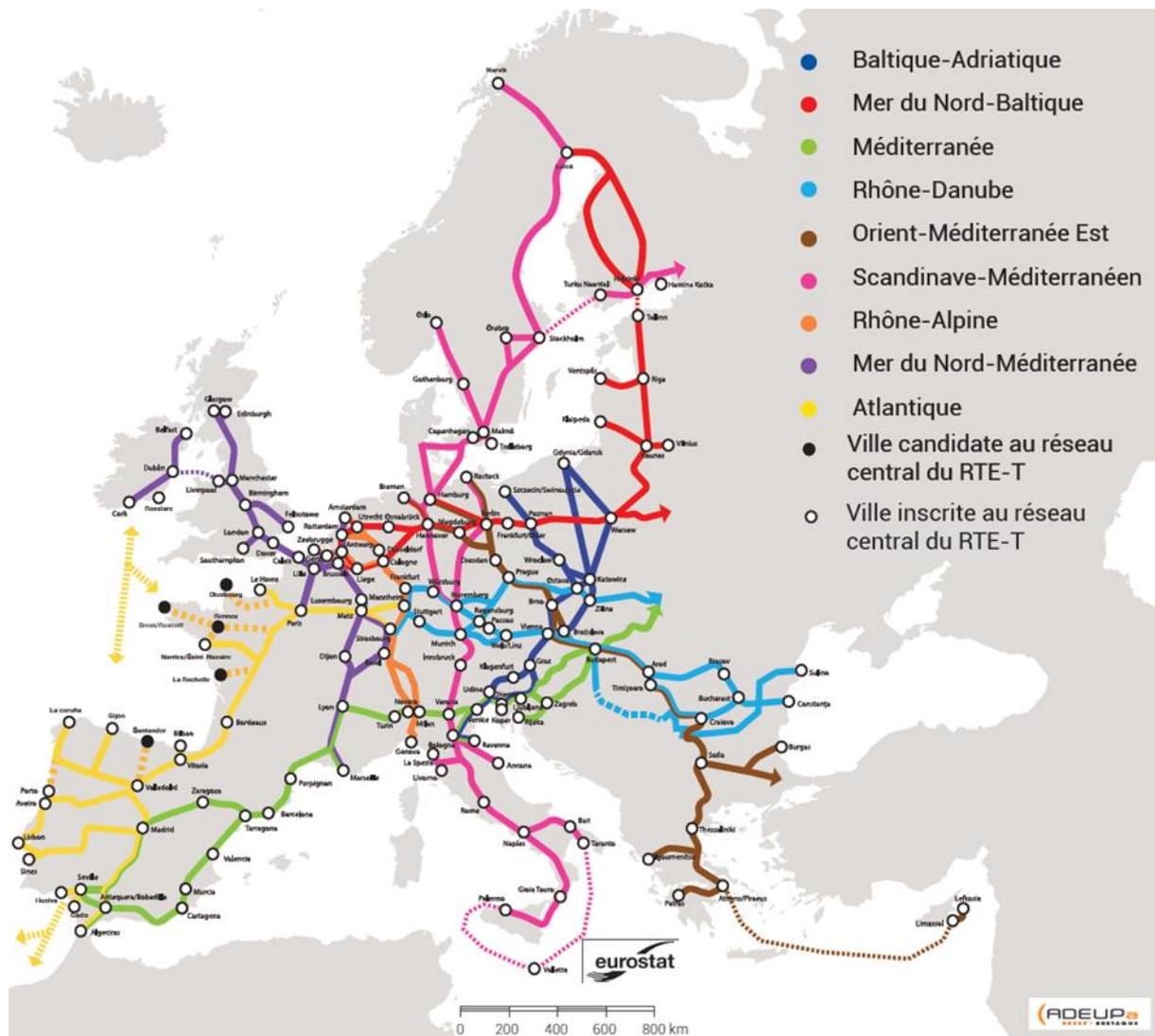


Figure 2. Plate-forme de positionnement d'Atlantic Cities pour le Réseau Central du RTE-T et son Corridor Atlantique (bureau exécutif d'Atlantic Cities du 8 février 2019). Source : ADEUPa

Après les corridors et le MIE, c'est bien la question cruciale des **ports appartenant au réseau central** qui domine la révision finale du RTE-T. Il est à noter qu'il existe toujours un manque visible de connectivité réelle dans la conception du RTE-T de la façade atlantique de l'UE. C'est notamment le cas de régions comme la Bretagne ou la Cantabrie, qui restent totalement en dehors du corridor atlantique. Les ports de

Viana do Castelo, La Rochelle et Cherbourg sont également, de manière incompréhensible, oubliés alors qu'ils doivent être inclus pour que le corridor soit efficace.

Concernant le traitement de la composante française:

Malgré l'avancée que constitue le raccordement de Nantes/Saint-Nazaire au corridor atlantique, la nouvelle carte du RTE-T laisse totalement à l'écart une grande partie de la façade atlantique occidentale française. Aucun point (port ou nœud urbain) n'est prévu au réseau central sur l'ensemble du littoral entre Nantes-Saint-Nazaire et Le Havre d'une part et entre Nantes-Saint-Nazaire et Bordeaux d'autre part. Ainsi, la Bretagne, région de niveau NUTS 1, est encore pénalisée car **Brest**, son port le plus important, n'a toujours pas rejoint le réseau central. Le Grand Port maritime de **La Rochelle** n'y figure pas davantage, tout comme celui de **Cherbourg** notamment.

Le premier objectif est de promouvoir une véritable extension de ce corridor vers l'Irlande, via les ports de la Pointe de Bretagne et de la Normandie. Il s'agirait de prolonger, par le ferroviaire et les liaisons maritimes existantes, le Corridor Atlantique et la boucle suivante: Nantes/Saint-Nazaire – **Rennes** – **Brest/Roscoff** – ports irlandais – **Cherbourg** – Le Havre.

De même, compte tenu des réelles améliorations ferroviaires, le Grand Port Maritime de **La Rochelle** devrait être relié au corridor via Poitiers et Niort (vers Paris, Lyon et l'Italie) offrant une alternative à l'axe méditerranéen pour toute la façade atlantique. Le rôle stratégique et militaire du Grand Port Maritime de **La Rochelle** doit être également souligné ici, car il s'agit du seul port de pleine mer de la façade atlantique, ce qui explique sa croissance continue. En effet, depuis 2019, La Rochelle a engagé une démarche conjointe entre le port, l'agglomération, le Département et la Région avec ce même objectif.

Les Villes Atlantiques appellent donc les institutions européennes à: éviter tout obstacle national tel que le retard des travaux de la ligne **Bordeaux-Hendaye pour la connexion Madrid (et Lisbonne) à Paris**; éviter un système de transport à deux vitesses; considérer sérieusement le corridor comme un enjeu fondamental pour le développement de l'Arc Atlantique; repenser son format actuel pour le rendre plus cohérent avec les villes de l'Arc Atlantique.

Concernant le traitement de la composante Espagne-Portugal:

Le traitement de la composante Espagne-Portugal doit également être planifié en termes de capillarité et d'efficacité. Les ports de **Santander** et de **Gijón** devront rejoindre le réseau central et être connectés au corridor atlantique. Cette inclusion favoriserait également de nouvelles connexions vers l'Irlande et un trafic plus fluide dans le nord de l'Espagne. De même, les Villes Atlantiques invitent la Commission européenne et les Etats membres à réfléchir à des mesures incitatives pour renforcer le réseau ferroviaire le long du Corridor Atlantique, notamment entre **Bilbao/San Sebastián** et **La Corogne**, en passant par **Gijón**.

Enfin, le Corridor Atlantique doit comprendre un tronçon entre **Vigo** et **Porto** qui puisse garantir le trafic entre **La Corogne** et **Lisbonne**; l'absence de connexion crée une frontière artificielle entre la Galice et le nord du Portugal.

Il convient de noter que des infrastructures portuaires stratégiques ont été développées dans le Golfe de Gascogne et dans le nord-ouest de l'Espagne, dont beaucoup ont été financées par des fonds de l'Union européenne, et dont la connexion ferroviaire avec le Corridor Atlantique doit être garantie.

En conclusion, les principaux objectifs des «Villes Atlantiques» sont la promotion de l'extension complète du Corridor Atlantique, la pleine intégration des ports de ses villes membres dans le réseau RTE-T et la promotion de la cohésion territoriale dans la région atlantique par la consolidation du réseau d'infrastructures et de zones urbaines et l'amélioration conséquente de l'accessibilité et de la connectivité.

Aujourd'hui, il est nécessaire de renforcer la reconnaissance des ports en tant que pôles de l'économie bleue, comme le montre l'un des objectifs du Plan d'action atlantique (PAA 2.0), l'outil de la stratégie maritime atlantique de l'UE, et en ligne avec le Plan Stratégique des Villes Atlantiques 2020-2023. Les membres d'Atlantic Cities plaident avec force pour que les chaînons manquants du corridor atlantique soient pris en compte par la politique de transport de l'Union européenne et demandent que le corridor atlantique soit priorisé afin de promouvoir une véritable cohésion territoriale en Europe.