

Présentation et soutien au projet ferroviaire **VIA ATLANTICA**

Ce jour, Guillaume Guérin, président de Limoges Métropole et Michel Caniaux, vice-président de l'association ALTRO (Association Logistique Transport Ouest) accompagné de Vincent Brousse, adjoint au maire de Limoges se sont réunis pour présenter le projet ferroviaire de VIA ATLANTICA, soutenu par la Communauté urbaine, et inviter le gouvernement à lancer une étude de faisabilité sur ce projet majeur pour le désenclavement et l'attractivité des territoires.

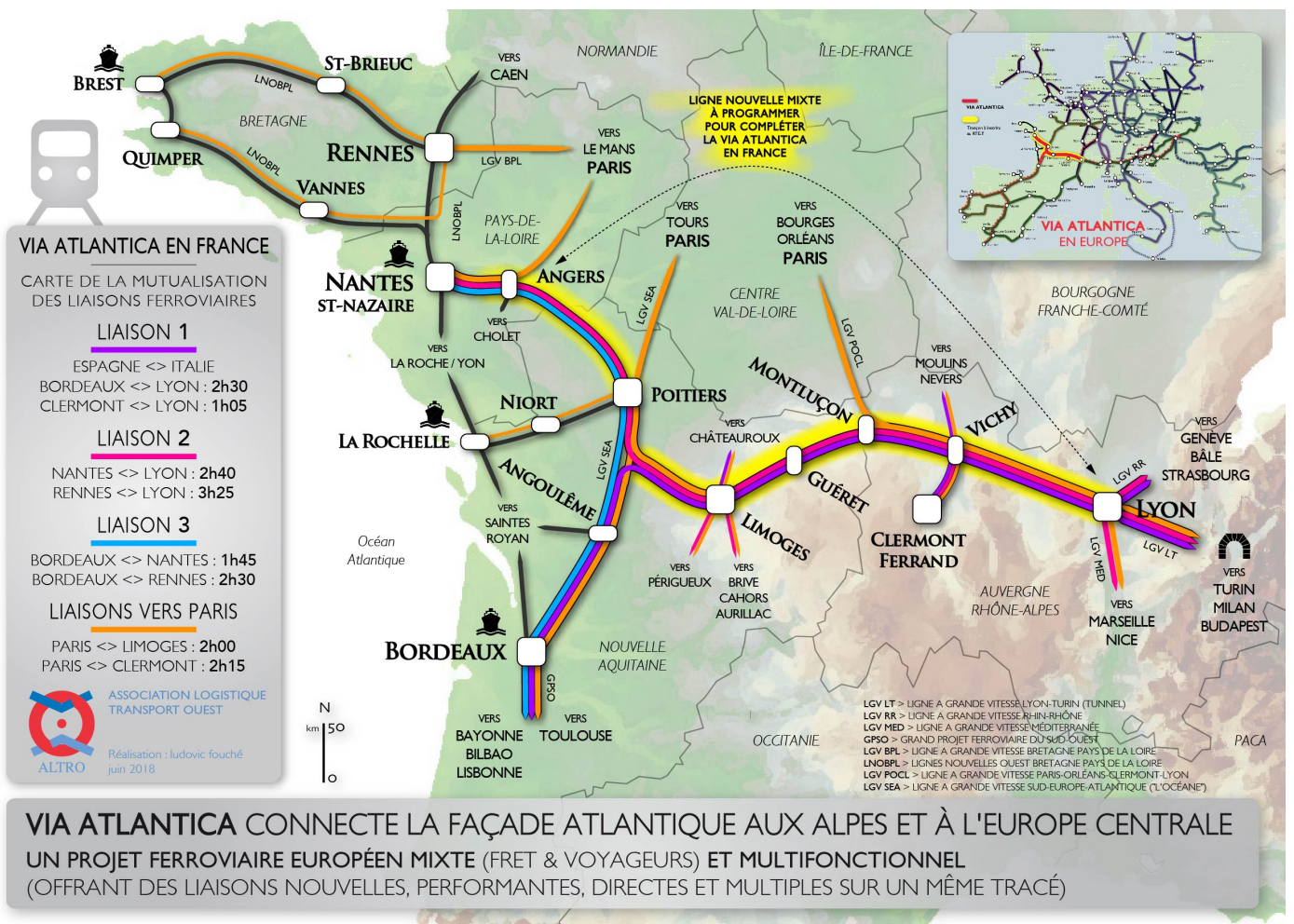
L'ASSOCIATION ALTRO – Association Logistique Transport Ouest

L'association situe son action dans la perspective de dessertes ferroviaires nouvelles et rapides au service d'un aménagement équilibré du territoire. Celle-ci milite depuis plus de 20 ans pour l'inscription de la Via Atlantica ferroviaire au Réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

L'association relaie également de nombreuses préoccupations pour des millions d'usagers du rail qui, notamment en milieu rural, voient de nombreuses petites lignes totalement disparaître.

Le projet de VIA ATLANTICA

La Via Atlantica est un projet ferroviaire mixte (fret et voyageur) qui doit relier l'Europe centrale, via les Alpes et Lyon, à la façade atlantique, qui s'étend de la Bretagne au Portugal.



➤ **Pour un axe est-ouest européen finalisé permettant le désenclavement des territoires oubliés par l'aménagement du territoire**

Dans le cadre du Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T), la prise en compte du projet « Via Atlantica » permettra de prolonger la ligne nouvelle Lyon-Turin pour qu'elle cesse d'être un « cul-de-sac » sur un axe est-ouest européen inachevé. Sa prolongation naturelle vers la façade atlantique bénéficiera au développement des territoires oubliés du centre de la France : Loire, Allier, Creuse, Haute-Vienne, Puy de Dôme... mais aussi Nièvre, Indre, Cher, Corrèze, Dordogne, etc.

➤ **Pour un équipement de transport performant, en faveur du développement de l'attractivité des territoires**

Le tracé de ces nouvelles voies au cœur de la France, conçu pour relier entre-elles des métropoles régionales importantes (Rennes, Nantes, Bordeaux, Lyon) avec des performances élevées, apportera ainsi aux territoires traversés un équipement de transport efficace avec une rentabilité élevée, stimulant leurs activités. Il aboutira dans les principaux ports de la façade atlantique (Brest, Nantes St-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux...) afin d'élargir leur hinterland* vers les Alpes et le centre de l'Europe.

* L'hinterland désigne la zone d'influence et d'attraction économique d'un port, c'est à dire la zone qu'un port approvisionne ou dont il tire ses ressources.

Par ailleurs, cette liaison ferroviaire transversale à haut débit permettra d'éviter des transits existants par la région Ile-de-France et le sillon rhodanien, dont les infrastructures sont encombrées, générant des économies d'exploitation et d'énergie par la réduction de 300 km de la distance de Lyon-Bordeaux et de 170 km de celle de Lyon-Hendaye. Cette liaison structure un véritable projet territorial compris dans le triangle Bretagne-Pays-Basque-Lyon : ces territoires pourront ainsi accueillir une partie de la croissance démographique attendue dans les prochaines décennies.

➤ **Pour des temps de trajets réduits et le renforcement des liaisons entre les grandes villes françaises**

Le nouveau tracé de ce plan procurera de nouveau temps de parcours performants, juste quelques exemples : Nantes à 45 mn de Poitiers, **Limoges à 2 h de Paris et à 1 h de Bordeaux**, Clermont-Ferrand à 1 h 05 de Lyon.

Dans le cadre d'un projet global reliant à l'avenir le Lyon-Turin à la façade atlantique et à la péninsule ibérique, ce projet à double voies sera éligible aux subventions européennes, soit un coût pour les finances françaises pouvant être réduites. Le projet global exprime également une ambition européenne forte, reliant au-delà de nos frontières les régions dynamiques du Pays basque espagnol au Piémont italien. Il pourra se réaliser par phasage de nouvelles sections avec comme objectif constant l'interconnexion avec le réseau existant pour l'améliorer. **Il permettra d'accélérer les relations de Limoges avec Paris et Bordeaux**, de Clermont-Ferrand avec Lyon, de Nantes avec Poitiers, de structurer pleinement les nouvelles régions.

➤ **Pour répondre à un enjeu majeur de transition énergétique**

De nos jours, le territoire français a besoin d'infrastructures performantes pour atteindre les objectifs du Pacte Vert européen qui est d'opérer un report modal massif de la route et l'aérien vers le ferroviaire aux horizons 2030 et 2050. Ce projet entraînerait également une baisse de la facture énergétique.

➤ **Pour plus d'informations sur le projet, un livre a été écrit par Michel Caniaux, vice-président ALTRO « *Via Atlantica Ferroviaire* » paru aux éditions L'Harmattan.**

Qu'est-ce que le RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (RTE-T) ?

Élément central de la politique européenne des transports, le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) est un programme de développement des infrastructures du secteur dans l'Union européenne. Il vise à faciliter la connexion entre les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux ainsi que les ports et les aéroports des États membres.

Projet en discussion depuis les années 1980, le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) ambitionne d'éliminer les barrières qui existent entre les réseaux de transport des États membres, afin de créer une seule zone de transport européenne. Adoptées en 1996, les premières orientations du programme ont été modifiées à plusieurs reprises, notamment en 2013, date de la dernière révision.

L'Union européenne n'a pas de compétence exclusive pour la conception, le financement et la construction des infrastructures, les États membres restant donc les principaux responsables en la matière. Elle apporte cependant une contribution au développement de ces réseaux en agissant comme catalyseur et en soutenant financièrement les infrastructures d'intérêt général. Ainsi, plusieurs instruments financiers et non financiers sont mis en place pour faciliter la mise en œuvre des projets.

Actuellement, le RTE-T comprend deux strates de planification :

- **Le réseau global** : couvrant toute l'UE à l'horizon 2030 ;
- **Le réseau central** : concernant les connections les plus importantes au sein du réseau global, et reliant les nœuds les plus importants, à l'horizon 2050.

Dans le cadre du plan d'action pour la mise en œuvre de son Pacte vert, la présidente de la Commission européenne Ursula von der Leyen a souhaité réexaminer le règlement au cours de l'année 2021. En amont de cette révision des lignes directrices, le Parlement européen a adopté le 20 janvier 2021 une résolution pour suggérer ses modifications. Les eurodéputés ont notamment insisté sur le besoin de poursuivre les investissements dans les infrastructures mais également de renforcer les modes de gouvernance.

Les discussions concernant la révision du Réseau de Transport de Transport (RTE-T) vont débiter entre la Commission européenne, le Parlement et le Conseil Européen.