

Bordeaux, le jeudi 13 avril 2006

Dominique PERBEN,
ministre des Transports, de l'Équipement,
du Tourisme et de la Mer

Première pierre du nouveau pont ferroviaire sur la Garonne

ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer



cabinet
du ministre

Discours

Monsieur le maire de Bordeaux,
Monsieur le président de la région Aquitaine,
Monsieur le préfet,
Monsieur le président de RFF,
Monsieur le directeur général exécutif de la SNCF,
Mesdames et messieurs les élus,
Chers amis,

Venir à Bordeaux est pour moi un grand plaisir. Le dynamisme de votre ville, M. MARTIN, est manifeste. En l'espace de quelques années, que de changements ! Que de changements engagés en particulier sous l'impulsion d'Alain JUPPE. Dans le domaine de l'urbanisme bien sûr et le renouveau des quais de la Garonne est là pour en témoigner, mais également dans le domaine des Transports.

Comment ne pas souligner que nous fêtons aujourd'hui le plus important chantier ferroviaire de l'Aquitaine depuis plus d'un siècle, après celui de la création de la gare Saint-Jean à la fin du 19^{ème} siècle ?

Il devenait urgent de répondre à la saturation de ce qu'on dénomme, avec un certain humour, "le bouchon ferroviaire de Bordeaux". Avec plus de 200 trains qui franchissent chaque jour la Garonne sur cette passerelle métallique, le développement du fret et du trafic voyageur, régional ou national, n'était plus possible.

La suppression du **bouchon ferroviaire de Bordeaux** est un projet exemplaire.

1. Il s'agit, en premier lieu, de contribuer au développement du **fret ferroviaire**. Chacun connaît aujourd'hui les difficultés que pose en Aquitaine, en particulier le long de la façade atlantique, le trafic des poids lourds sur les infrastructures routières et autoroutières existantes.

La libéralisation de ce secteur et le développement des autoroutes ferroviaires, qui est ma priorité, doivent permettre d'inverser la tendance.

Je veux que nous proposons aux transporteurs routiers en transit la possibilité de charger leurs remorques sur des wagons adaptés.

Ce doit être pour eux une alternative économique et complémentaire de la route.

Aussi ai-je demandé à RFF de réaliser, d'ici l'année prochaine, les études de mise au gabarit de l'itinéraire Paris-Irún pour permettre la mise en place progressive d'une autoroute ferroviaire «Atlantique».

Dès l'année prochaine, l'autoroute Perpignan-Luxembourg entrera en service, dans le cadre d'un projet privé équilibré, porté par ASF, la Caisse des Dépôts, la SNCF, les chemins de fer luxembourgeois et Modalhor. Nous traçons ainsi la voie pour cette autoroute Atlantique.

Je vous propose que nous examinions le financement de ces travaux avec les régions concernées, dans le cadre des prochains contrats de projets.

2. Cette augmentation de capacité du réseau ferroviaire de Bordeaux a également pour vocation de préparer l'arrivée du **TGV Sud Europe Atlantique**. J'y reviendrai tout à l'heure.

3. Ce projet devrait également faciliter le développement des **transports collectifs régionaux et périurbains**, grâce à une offre performante, adaptée aux nouveaux modes de vie et de déplacements. J'ai bien noté que les correspondances entre TER et tramway seront facilitées par le projet. C'est évidemment un élément important, dans la perspective de la complémentarité entre modes de transport collectif.

Je voudrais d'ailleurs souligner la réussite que représente aujourd'hui le tramway bordelais.

La Communauté Urbaine de Bordeaux s'est dotée d'un équipement innovant et parfaitement adapté à des centres urbains historiques. Je me réjouis que cette technologie suscite beaucoup d'intérêt de la part de plusieurs grandes agglomérations. L'Etat a soutenu ce projet tout au long de sa réalisation. Il en sera de même pour l'extension que vous préparez.

J'ai le plaisir de vous confirmer que le prochain conseil d'administration de l'AFITF, qui se tiendra fin avril, examinera l'attribution d'une subvention de 40 millions d'euros pour la 2^{ème} phase d'extension du réseau.

Je tiens à souligner que le calendrier à la fois financier et technique de l'opération a été tenu, permettant de confirmer la mise en service de l'opération en 2009.

Monsieur le Président BOYON, vous avez à juste titre souligné le caractère "élancé" de cet ouvrage.

J'en profite pour en féliciter les concepteurs. Ils ont su trouver un équilibre harmonieux pour réussir son insertion dans un site sensible, avec une grande transparence et des arches qui ne sont pas sans rappeler celles du pont de pierre.

Pour ce qui concerne l'exécution de l'actuel contrat de plan Etat-Région, je me réjouis de ce que le volet ferroviaire soit l'un des plus avancés.

Il atteindra à la fin de cette année un taux de plus de 80%. La nouvelle génération de contrats de projet permettra de poursuivre les opérations engagées, mais également de prévoir le financement des études et des acquisitions foncières des grands projets, comme les Lignes à grande vitesse.

Les préfets ont été invités à faire part de leurs premières propositions avant la fin du mois d'avril.

La concertation avec les collectivités se poursuivra tout au long des prochains mois.

La restauration de notre réseau ferré national a été pleinement prise en compte par le Gouvernement. L'audit réalisé par des experts Suisse en fin d'année dernière a permis de disposer d'un état des lieux clair de la situation, des besoins financiers, et de la nécessité de faire évoluer nos méthodes de gestion.

L'Etat a déjà inscrit 70 M€ de plus en 2006 pour le renouvellement. Je prépare d'autres mesures que je préciserai dans les prochains jours.

Le Projet Sud Europe Atlantique.

Par ailleurs, vous le savez, le Grand Sud Ouest est aujourd'hui en passe de vivre un important changement dans le domaine ferroviaire. Les collectivités aquitaines et leurs voisines de Poitou-Charentes et Midi-Pyrénées sont concernées par plusieurs projets ferroviaires majeurs, au premier rang desquels la liaison Sud-Europe-Atlantique. Il s'agit d'un projet global, avec un tronc commun qui relie Tours à Bordeaux et se prolonge ensuite en 2 parties : vers l'Espagne d'un côté, et vers Toulouse de l'autre.

Je crois qu'il est important d'avoir cette approche d'ensemble. En effet, la liaison Tours-Bordeaux apporte de nouveaux trafics à ces deux prolongements et renforce leur intérêt économique.

Sud-Europe-Atlantique est évidemment un projet majeur pour l'Aquitaine, au centre des échanges nord-sud entre l'Espagne et le nord de la France et de l'Europe. Ce sera bientôt Paris-Bordeaux en à peine plus de 2 heures ! Ce projet est également majeur pour Midi Pyrénées : Paris-Toulouse en 3 heures, Bordeaux-Toulouse en 1 heure ! Il l'est, enfin, pour la région Poitou-Charentes, qui se retrouvera au centre d'un formidable réseau de liaisons à grande vitesse, avec des améliorations des temps de parcours significatives tous les chefs lieu de la région. Sud-Europe-Atlantique doit donc se construire autour d'un partenariat à parité entre les régions et l'Etat.

Tours-Bordeaux est aujourd'hui le projet le plus avancé. Le projet de décret de la déclaration d'utilité publique de la section Angoulême-Bordeaux a reçu avant-hier un avis favorable du Conseil d'Etat, ce qui permettra au Gouvernement de le publier dans les tous prochains jours.

Le Gouvernement a fait le choix d'un montage sous la forme d'une délégation de service public : le concessionnaire prend une part des risques de trafic ce qui lui permet d'autofinancer une part plus importante du projet. La concession est très intéressante sur Tours–Bordeaux, où la fréquentation est élevée.

Elle permettra de réduire la contribution publique, qui aurait pu s'avérer difficile à mobiliser sur un projet de cette importance, avec un coût proche de 5 milliards d'euros. RFF a déjà engagé les études préparatoires et l'appel à candidatures de la concession sera lancé cet été avec pour objectif, de mettre en service l'ensemble de la liaison à l'horizon 2016.

Pour tenir ce calendrier, **il est nécessaire que nous précisions d'ici la fin du mois de juin les grands équilibres des participations régionales.**

Ce maillon commun est prioritaire. Il est indispensable pour avancer sur les 2 autres branches.

Les deux autres branches Bordeaux-Espagne et Bordeaux–Toulouse :

Bordeaux-Espagne et Bordeaux–Toulouse ont des fonctionnalités complémentaires : ils permettent d'améliorer les temps de parcours et de dégager, pour le premier, la capacité fret indispensable à une montée en puissance de l'autoroute ferroviaire. Ils permettent aussi d'inscrire le grand sud-ouest dans le maillage du réseau TGV.

C'est pourquoi je suis favorable à ce que l'on puisse avancer sur ces deux projets en parallèle, dans un calendrier rapproché. Bien sûr, le financement de tels projets sera difficile, mais je ne crois pas que l'on doive en tirer des conclusions prématurées sur les calendriers.

La possibilité de recourir à des financements innovants de type Partenariat Public-Privé pourrait nous apporter des réponses intéressantes.

Aussi ai-je demandé à RFF d'engager en 2006 le débat public **Bordeaux–Espagne**. C'est-à-dire cet été.

Toutes les options sont ouvertes, à ce stade, soit en tracé neuf, soit en réutilisant partiellement l'emplacement de la ligne actuelle. En particulier dans les zones très urbanisées. Je souhaite que ce débat soit abordé de façon ouverte, et sans a priori.

C'est la participation des élus, du public, des associations et des socioprofessionnels qui doit éclairer le maître d'ouvrage. Je sais l'importance de ce projet pour toute la région, pour les relations économiques avec l'Espagne et pour toute l'Europe.

S'agissant du débat public **Bordeaux–Toulouse**, et il s'est terminé le 25 novembre. Il a permis une large expression des acteurs du débat, et je m'en réjouis. Après le bilan établi par la commission nationale le 18 janvier dernier, RFF se prononcera ce soir sur les suites à donner.

Je considère que le débat a permis de confirmer l'intérêt du projet. Le fuseau présenté entre Agen et Toulouse doit, en particulier, être retenu.

En Gironde, j'ai entendu les préoccupations qui se sont exprimées au sujet des 3 fuseaux présentés entre Agen, et Bordeaux.

Il ne me paraît pas souhaitable à ce stade d'arrêter un choix. Je souhaite que le débat Bordeaux-Espagne nous éclaire sur ce point, compte tenu de la possibilité de jumelage des 2 projets sur une cinquantaine de kilomètres entre Bordeaux et Langon.

Des études complémentaires en matière d'environnement et d'insertion devront être menées sans attendre sur ces 3 fuseaux entre Bordeaux et Agen afin d'éclairer un choix qui interviendrait à l'issue du débat Bordeaux-Espagne.

Monsieur le maire,
Messieurs les présidents,
Monsieur le préfet,
Mesdames et messieurs les élus,
Chers amis,

Je voudrais, pour conclure cet exposé détaillé, vous redire combien je suis heureux, pour Bordeaux, pour sa région, et pour notre pays tout entier, d'être aujourd'hui présent sur ce chantier.

Ce pont ferroviaire, c'est pour nous un pont entre le passé et l'avenir, car il symbolise des changements profonds dans notre manière de nous déplacer. Je me réjouis que mon Ministère soit celui du Progrès, de l'amélioration d'une qualité de vie fondée sur les principes du développement durable. C'est une mission exaltante de concilier, avec l'aide de Bordeaux, des collectivités, des opérateurs publics et privés de transport, cette volonté de progrès, de développement, et la nécessité de respecter l'environnement de cette belle région de France. Comptez sur moi pour vous accompagner dans votre volonté, et dans vos projets !