

Projet de discours de Dominique Perben, ministre français des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer prononcé devant l'Assemblée des Régions d'Europe par Patrice Raulin, directeur général de la mer et des transports

Avenir des réseaux trans-européens de transport, 16 octobre 2006 -

Monsieur le vice-président de la Commission européenne,

Messieurs les Ministres,

Mesdames et Messieurs les présidents,

Mesdames et Messieurs,

Tout d'abord je vous prie de bien vouloir excuser mon absence aujourd'hui. C'est l'actualité aéronautique qui me retient à Paris avec une réunion sur les sujets touchant Airbus industrie. C'est pourquoi j'ai demandé à mon directeur général de la mer et des transports, Patrice Raulin de vous lire ce que j'aurais aimé vous dire de vive voix.

Je souhaite vous assurer de l'engagement de la France pour la réalisation du projet prioritaire n°6, et de son attachement à la notion même de réseaux trans-européens de transports.

Je remercie l'Assemblée des régions d'Europe pour avoir pris l'initiative de cette rencontre, et les ministres italiens, M. DI PIETRO et M. BIANCHI, d'avoir eu l'heureuse idée d'y joindre une manifestation de solidarité de tous les ministres concernés par la réalisation de la liaison.

L'engagement conjoint des autorités politiques des différents Etats et des différentes régions constitue en effet, pour l'ensemble du projet prioritaire, la base même de sa légitimité et de sa crédibilité.

Doter l'Europe de réseaux de transports modernes et performants n'est pas que l'affaire des Etats. C'est aussi celui des territoires et de leurs représentants, au premier rang desquels les régions.

Toute infrastructure ferroviaire, on le sait bien, marque l'espace dans lequel elle s'inscrit.

Physiquement d'abord, avec les nœuds de connexion ou l'insertion locale de la ligne dans l'environnement des populations riveraines.

Economiquement aussi, avec l'accès des économies régionales aux nouveaux services de transport, et la conjonction de différents types d'usages, entre les voyageurs et les marchandises, qui oblige aussi à mieux préciser les priorités ou les complémentarités dans l'utilisation des sillons.

Etats et régions peuvent ne pas toujours partager les mêmes points de vue sur telle ou telle de ces questions, ils n'en sont pas moins obligatoirement solidaires dans l'action et dans la préparation de l'avenir.

Le corridor V en fournit l'exemple, puisque pas moins de 5 pays sont directement concernés, et même plus si on considère qu'une part des trafics qui l'empruntent intéressent directement l'économie ibérique.

La France n'échappe pas à cette obligation de solidarité.

Sa situation géographique la place au carrefour d'échanges économiques et commerciaux essentiels. La forte croissance de la péninsule ibérique, l'élargissement européen et la dynamique des pays nord européens vont renforcer les échanges entre ces trois pôles de l'espace économique communautaire, et donc le transit sur le territoire français. Notre politique de transports doit tenir compte de cette réalité, que les années à venir ne sauraient modifier profondément.

Depuis l'élargissement européen, les Alpes sont devenues d'une certaine manière le «Massif Central» de l'Europe. Elles constituent à la fois un patrimoine environnemental et un capital humain remarquables (avec plus de 13 millions d'habitants dans le périmètre de la convention alpine), mais aussi une barrière naturelle aux lieux de passage forcément limités, donc très sollicités.

Il faut donc adapter les transports aux besoins de notre époque, pour que le grand mouvement des échanges, sans lequel nous déclinierions, respecte le cadre de vie des riverains, préserve la qualité de l'environnement, et s'exerce dans les meilleures conditions de sécurité.

Nous gardons en mémoire les graves accidents mortels qui ont frappé depuis 1999, dans les Alpes, les tunnels du Mont Blanc, du Gothard, du Tauern et du Fréjus. La sagesse impose de mieux réguler, à l'avenir, le trafic routier dans l'Arc alpin, donc de prendre des décisions courageuses en matière ferroviaire.

Ces impératifs sont conciliables avec notre souhait légitime de dynamiser les échanges économiques et commerciaux :

- Pour procurer des itinéraires sûrs, adaptés et performants,
- Pour bâtir une stratégie de long terme dans un milieu complexe, fragile et contraint,
- Pour forger des instruments communs d'analyse et d'action, à la bonne échelle géographique et politique,
- Et pour bâtir un véritable espace de solidarité des transports en Europe.

Ce faisant, nous contribuerons aussi à réduire l'impact environnemental des transports sur le climat, qui est aussi un défi majeur.

Sur tous ces sujets, la force de notre engagement européen est un puissant levier. La présence aujourd'hui de Monsieur Jacques BARROT, vice-président de la Commission européenne et Commissaire aux Transports, que je salue, est le signal d'un engagement fort de l'Europe à nos côtés.

Nous avons besoin de ce soutien pour arriver à stimuler concrètement la part du fret ferroviaire, à la fois à moyen terme et sur le long terme.

Car la réalité, c'est que le trafic routier des marchandises croît aujourd'hui plus vite que le trafic ferroviaire.

Pour ne prendre que l'exemple des trafics transalpins, qui intéressent plus particulièrement mon pays dans l'ensemble du corridor V :

- En 10 ans, dans les Alpes, les trafics marchandises ont à la fois très fortement augmenté aux deux bouts de la chaîne, à Vintimille et aux passages autrichiens, et stagné, même un peu baissé, aux tunnels routiers franco-italiens du Mont-Blanc et du Fréjus.
- Toujours en 10 ans, les tonnages transportés par route ont augmenté de plus de presque 60%, ceux par fer de seulement 24%.

Ces tendances expliquent la situation déjà constatée en 2004, et qui n'a pas changé depuis :

- Environ 10 millions de poids lourds annuels à travers les Alpes, dont près de 30% par les passages franco-italiens
- 130 MT transportées par la route, soit plus du double des tonnages transportés par le rail
- 14% seulement de marchandises transportées par le rail à travers tous les passages franco-italiens, alors que pour la Suisse, c'est plus de 64 % !

On mesure ainsi le chemin à parcourir...par le rail !

Car si le trafic routier a ses très forts inconvénients pour les longues distances, il est aussi très performant d'un point de vue économique.

Si l'on veut parvenir à un véritable report modal, si l'on veut que le rail ait sa chance, il faut une mobilisation sans faille des entreprises ferroviaires : je peux vous assurer que RFF et la SNCF s'y emploient en France.

Je souhaite donc vous dire qu'en matière d'engagement, celui de l'Etat français est entier. Nous en donnons la preuve par les faits : dans le programme ambitieux de modernisation des infrastructures routières et ferroviaires de notre pays, souhaitée par le Premier Ministre, le Lyon Turin figure parmi les projets emblématiques de nos priorités.

Ce projet Lyon-Turin est un maillon de l'itinéraire européen qui mène, depuis Lyon, jusqu'à la frontière avec l'Ukraine.

Il contribuera à la diminution de la fragilité de la chaîne alpine à long terme. Il complètera les grands passages ferroviaires Nord-Sud.

Il offrira aussi, on le sait moins, une réelle alternative ferroviaire pour l'axe Barcelone-Vintimille-Milan, pour lequel nous n'avons pas, sur le territoire français, d'autre alternative terrestre.

Au total, c'est plus de 70 km d'investissements sur la seule partie commune franco-italienne, dont un grand tunnel transfrontalier de 53 km et un plus petit, de 12 km, en territoire italien.

Mais il faut aussi un cadre de soutien juridique et financier à la hauteur des enjeux économiques, sociaux et environnementaux de l'Europe.

Rien de durable ne se fera sans la plus grande coopération de l'ensemble des pays concernés, notamment, pour ce qui nous concerne, de la France et de l'Italie.

Nous avons pris l'engagement avec l'Italie, devant l'Union européenne, de tout faire pour lancer le projet Lyon-Turin en 2010. Nous devons tenir cet engagement.

Le compte à rebours a d'ailleurs commencé.

L'enquête d'utilité publique pour la partie binationale en territoire français (de Saint-Jean de Maurienne à l'aplomb de la frontière en souterrain) s'est tenue en juin 2006, sans aucune contestation de l'utilité du projet. L'utilité publique devrait être prise en fin d'année 2007, après avis du Conseil d'Etat, la plus haute juridiction administrative française.

En France, Le projet Lyon-Turin, c'est également tout un ensemble de réseaux et de projets complexes : cela implique des opérations difficiles, imbriquées les unes dans les autres. Je me félicite sur ces projets de la concertation étroite que nous menons avec les collectivités territoriales françaises, avec le souci du consensus pour faire avancer de front l'ensemble des ces projets.

Il faut aussi un cadre opérationnel sûr . En mai 2004, nos deux pays ont signé un Mémorandum financier pour partager les coûts de la totalité des franchissements de massif entre Turin et l'Est lyonnais, une fois prise en compte la contribution européenne.

La Commission intergouvernementale franco-italienne chargée de piloter le projet achève dans les prochains mois les études qui visent à préciser les coûts, le montage juridique et financier, et les mesures d'accompagnement qui soutiendront le report modal, en agissant sur les conditions de transport des marchandises par la route.

Les Gouvernements français et italien disposeront donc dès le premier trimestre 2007 des éléments de décisions sur le montage financier le plus adapté aux caractéristiques du projet, et sur des mesures fortes de soutien au report modal.

Dans ce processus, nous avons encore deux inconnues importantes.

D'une part, le calendrier d'achèvement des travaux de reconnaissance. Car le Lyon-Turin a déjà

quitté le stade des études pour celui des chantiers, puisque trois descenderies sont en cours de creusement. Ces travaux de reconnaissance seront achevés à la fin de l'année 2010, tous les efforts sont déployés pour atteindre cet objectif.

Mais les chantiers de reconnaissance, vous le savez, sont par nature à la fois essentiels à la maîtrise des coûts et des risques de l'ouvrage définitif, mais aussi sujets à des difficultés de réalisation, liées à leur caractère exploratoire dans un environnement géologique complexe. Les deux gouvernements sont fortement mobilisés sur ces chantiers.

Mais la mise en service du projet, c'est l'horizon 2020.

Sans attendre, nous avons ensemble lancé une autoroute ferroviaire expérimentale, sur la ligne existante, malgré les difficultés physiques de cette ligne de montagne et l'ancienneté de ses ouvrages.

Cette autoroute ferroviaire, qui permet aux camions de franchir les Alpes par le train plutôt que par la route, a commencé à faire ses preuves malgré de très fortes contraintes d'exploitation. Elle atteint un taux de remplissage proche de 70%, avec une nette part de transport de remorques seules. Même s'il ne s'agit encore que d'une expérimentation, qui ne se développera qu'à partir de 2008, une fois achevés les travaux d'adaptation du tunnel du Mont-Cenis, les résultats sont encourageants. Nos deux pays viennent de lancer l'étude d'une délégation de service public ultérieure, visant à placer ce nouveau service dans un cadre économique normal, et à lui donner toutes les chances de son développement.

Comme vous le voyez, nous n'avons pas voulu attendre 2020 pour apporter des réponses concrètes aux préoccupations des populations et des milieux économiques, et aux besoins du marché européen.

La coopération bilatérale est donc indispensable, mais l'appui de l'Europe l'est tout autant.

L'Union européenne s'est dotée d'un cadre de travail, avec le programme de projets prioritaires, et d'un budget. Elle a choisi d'impulser la réalisation de certains projets en nommant des coordonnateurs de très haut niveau : pour le projet prioritaire n°6, l'action de la coordinatrice Mme Loyola DE PALACIO est très importante, et appréciée des autorités publiques.

De l'Europe, nous attendons beaucoup.

D'abord pour le soutien financier qu'elle pourra apporter au projet, et qui sera déterminant. Les discussions et les négociations sont en cours entre les trois parties.

Mais nous attendons aussi l'appui européen pour aider les pays du Corridor V à se doter des moyens nécessaires à une véritable politique de report modal.

Nous devons travailler ensemble à définir des instruments d'action adaptés, cohérents avec les très importants efforts financiers consentis à l'échelle des réseaux trans-européens.

Les conditions de mise en œuvre de la directive Eurovignette seront, de ce point de vue, un éclairage très utile pour conforter nos différents projets.

Pour un marché économique unifié et sûr, l'Europe doit à la fois effacer l'impact des frontières,

mieux franchir les barrières naturelles que constituent notamment les grands massifs montagneux, et privilégier les modes de transport les plus sûrs.

Le Lyon-Turin s'inscrit parfaitement dans ce cadre et cette vision globale.

Source : <http://www.equipement.gouv.fr>, Paris le 19 octobre 2006

Projet de discours de Dominique Perben, ministre français des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer prononcé devant les ministres des pays du corridor V par Patrice Raulin, directeur général de la mer et des transports

Avenir des réseaux trans-européens de transport, 16 octobre 2006 -

Messieurs les Ministres,

Monsieur le Vice-Président (présence de JB à cette séquence ?),

J'ai exprimé tout à l'heure tout l'engagement du gouvernement français pour prendre sa part de la réalisation du Corridor V, grâce au projet prioritaire de réseau trans-européen de transport n°6.

Je renouvelle cette affirmation devant vous, en vous priant à nouveau de bien vouloir excuser mon absence et accepter que mon directeur général de la mer et des transports vous lise ce que j'ai souhaité vous dire.

Nous contribuons au projet prioritaire n°6 avec le projet Lyon-Turin, qui est bien plus que la mise en relation de deux métropoles alpines :

- c'est un maillon important transfrontalier de cette grande liaison Lyon – Trieste – Ljubljana – Budapest – frontière ukrainienne ;
- il répond au besoin de sécurité des échanges dans tout l'arc alpin ;
- il vise à capter une part substantielle des trafics d'échange nord-sud à travers les Alpes, mais aussi du grand sud européen.

J'insiste sur ce dernier point, car on oublie trop souvent qu'une part importante des trafics de marchandises traversant les passages franco-italiens est directement liée à l'économie ibérique.

La rencontre de ce jour témoigne de l'importance politique accordée à la réalisation, sur ce Corridor, d'un axe fret ferroviaire performant, capable de répondre aux enjeux de l'économie européenne et de sa compétitivité.

La Déclaration qui sera signée tout à l'heure porte la marque de cet engagement collectif, par delà les différences de situation géographique ou de structure économique. Elle témoigne notamment d'une solidarité pratique entre pays européens d'histoire et de culture diverses, les uns arrimés à l'Union européenne depuis longtemps, les autres plus récemment, mais pas moins volontairement.

Je veux vous redire que nous tiendrons nos engagements liés à la réalisation de notre part du Corridor et du projet prioritaire n°6.

La France y travaille avec l'Italie de façon concrète, avec des objectifs clairs de calendrier et de mise en place d'instruments adaptés au soutien du report modal vers le rail.

Ces engagements s'inscrivent aussi dans un dialogue franc et dynamique avec l'Union européenne, pour qu'elle nous apporte l'aide la plus importante possible.

Pour le budget 2007-2013, pour lequel les discussions commencent entre nous, mais aussi pour le budget suivant : un projet aussi important, avec deux tunnels de 52 km et de 11 km sous les Alpes, se construira nécessairement sur deux périodes budgétaires.

Ce double calendrier doit être bien compris et bien admis par tous les partenaires.

Nous avons aussi besoin de l'Union européenne pour nous aider à bâtir les cadres du soutien au report modal. Nous consentons tous des efforts financiers significatifs, et même exceptionnels, pour la réalisation du projet prioritaire.

Raison de plus pour que nous soyons assurés de pouvoir, si nécessaire, mettre en place des mesures qui lui donnent tout son sens.

L'application de la directive Eurovignette en fait partie, notamment pour la section Lyon-Turin . Il convient, toutefois, que l'on puisse utiliser les dispositions prévues par la directive sur la totalité des corridors routiers concernés par l'offre ferroviaire de demain. C'est-à-dire, pour ce qui nous concerne, autant le corridor de Vintimille, au sud, que le corridor nord du Mont-Blanc et du Fréjus. Il est primordial de tenir compte de la réalité des flux de transports, et pas seulement de la géographie de proximité des itinéraires routiers actuels.

La France, a confiance dans la capacité à aller jusqu'au bout des engagements collectifs, sans excès d'assurance, mais avec détermination.

Source : <http://www.equipement.gouv.fr>, Paris le 19 octobre 2006