

8 septembre 2011 - Seul le prononcé fait foi

[Télécharger le .pdf](#)

Déclaration de M. Nicolas Sarkozy, Président de la République, sur le développement des lignes à grande vitesse et sur la restructuration de la filière ferroviaire, à la gare de Belfort-Montbéliard (Territoire de Belfort) le 8 septembre 2011.

Mesdames et Messieurs les Ministres,

Mesdames et Messieurs les Parlementaires, les élus, les Présidents de région, les Présidents de département,

Chère Doris LEUTHARD, venue en voisine,

Vous imaginez que c'est un réel plaisir pour moi de me trouver ici, dans une région que j'aime, aux confins de la Franche Comté et de l'Alsace, dans un territoire dont je connais le courage, et dont je partage profondément la passion pour l'industrie qui est l'histoire de ce territoire.

Nous venons il y a quelques instants, en présence notamment des ouvriers, des techniciens, des ingénieurs qui ont réalisé et conduit les travaux pendant cinq années, d'inaugurer une nouvelle ligne à grande vitesse dans notre pays : la LGV Rhin-Rhône.

Comme toutes les lignes à grande vitesse précédentes, nous pouvons être fiers de la performance technique et des prouesses réalisées par les entreprises françaises. Les entreprises françaises de travaux publics et d'ingénierie qui sont parmi les meilleures du monde.

Cette ligne nouvelle à grande vitesse constitue un double motif de fierté. D'abord, parce qu'il s'agit de la première liaison à grande vitesse construite en France, de région à région, elle ne passe pas par Paris. Cela en dit long, chère Doris, sur le fait qu'il a fallu attendre 2011 pour avoir une ligne de région à région. Alors bien sûr, il est absolument essentiel d'arrimer les régions françaises à la région capitale à l'heure où, avec le Grand Paris, nous donnons tous les moyens à l'Île-de-France de redevenir la locomotive économique, intellectuelle, culturelle dont notre pays a besoin. En lançant le Grand Paris, j'ai entendu combattre résolument cette vieille idée égalisatrice qui voulait que l'aménagement du territoire passât par l'affaiblissement de la capitale. Comme si, en affaiblissant les forts, on renforçait jamais les faibles. C'est une idée folle qui est celle du nivellement qui se fait toujours par le bas et ce n'est pas l'idée que je me fais de l'aménagement du territoire. Mais, à l'inverse, la France ne peut pas se résumer à Paris. Et notre politique d'aménagement du territoire a trop longtemps ignoré l'importance qu'il y avait à relier entre elles les grandes métropoles régionales, comme nous le faisons dorénavant entre Dijon, Besançon, Mulhouse et au-delà Strasbourg ou Lyon.

Ensuite, cette nouvelle liaison à grande vitesse va en réalité bien au-delà de la seule mise en relation de nos trois grandes régions : Bourgogne, Franche-Comté et Alsace. Mettre en communication les bassins du Rhin et du Rhône, c'est conforter un rôle historique de la France : celui de trait d'union, celui de passage entre, d'un côté, l'Europe rhénane, de la Suisse aux Pays-Bas en passant par l'Allemagne, et, de l'autre côté, le monde méditerranéen. Depuis le TGV Nord vers le Royaume-Uni ou le TGV Est vers l'Allemagne, la France n'a eu de cesse de projeter son réseau à grande vitesse en direction des métropoles de nos principaux voisins européens.

Aujourd'hui encore, la moitié des lignes à grande vitesse d'Europe se trouve en France. La ligne Rhin-Rhône est une nouvelle étape décisive dans l'organisation d'un véritable maillage ferroviaire européen à grande vitesse.

L'identité des financeurs témoigne d'ailleurs de cette ambition européenne : sur un investissement de plus de 2,6 milliards d'euros, l'État a apporté 1,7 milliard, les collectivités territoriales des trois régions, 650 millions d'euros, et le solde est venu de l'Union européenne et de notre voisin, la Suisse que je veux remercier et saluer, et lui exprimer toute notre gratitude. Je veux profiter de votre présence, chère Doris, pour vous confirmer, ainsi qu'aux élus des collectivités territoriales des trois régions, la très ferme détermination de la France à moderniser et à densifier le réseau ferroviaire du territoire où nous nous trouvons.

Cela passe par la réouverture aux voyageurs de la ligne entre Belfort et Delle à l'horizon de 2015. L'État français a déjà été moteur en retenant ce projet dans l'actuel contrat de projet entre l'État et la Région Franche Comté. Je souhaite que nous examinions la mobilisation de tous les moyens nécessaires au bouclage financier de cette opération, qui apparaît à l'État français comme structurante et donc primordiale.

Je sais combien est attendu le lancement des travaux de réalisation de la 2ème phase de cette ligne à grande vitesse, qui prolongera, à l'Est vers Mulhouse, cher Jean-Marie BOCKEL, et à l'Ouest vers Dijon, les 140 kilomètres de la ligne nouvelle que nous inaugurons aujourd'hui. A Chevroz, en mars 2009, où j'étais venu constater l'avancement des travaux de la LGV, j'avais demandé que 70 millions d'euros soient débloqués pour achever les études nécessaires et engager les acquisitions foncières inhérentes à la construction de cette 2ème phase, avant l'échéance de la déclaration d'utilité publique au début de 2012. Le calendrier sera strictement respecté et je n'ai pas changé d'avis sur l'opportunité de ce grand chantier, qui est essentiel pour amener la grande vitesse à la fois au cur de la Bourgogne et jusqu'au Sud de l'Alsace. Nous respecterons le calendrier.

Puisque les discussions entre l'État, RFF et les collectivités ont bien progressé, je demande à Nathalie KOSCUISKO-MORIZET et à Thierry MARIANI de veiller à ce qu'un protocole d'intentions puisse être signé entre tous les financeurs exactement avant la fin de cette année pour que nous nous donnions les moyens de commencer les travaux au plus tard en 2014.

Vous savez, j'ai discuté avec des cheminots et ils disaient : « cette ligne, cela fait vingt-neuf ans qu'on en parle ! ». Je me disais en moi-même : mon Dieu ! Je sais que parfois on me reproche de prendre des décisions trop vite et trop de décisions, mais vingt-neuf ans pour décider quelque chose d'aussi évident ! Ainsi va notre pays plein de bonnes idées que l'on ne réalise pas. Franchement, j'ai voulu cela parce que soit c'est une bonne idée, eh bien, on la fait, soit c'est une mauvaise idée, mais on ne le fait pas et on n'en parle pas. Mais vingt-neuf ans, au siècle où nous vivons ! Que de palabres ! Que de pertes de temps et, à l'arrivée, naturellement c'est plus cher !

Et ça me permet de vous dire que dans la période de crise économique sans précédent que connaît le monde, nous avons tenu à ce que la France fasse le choix de l'investissement. C'est capital. Je veux que nous résistions à la tendance trop facile qui consiste, en période de crise, à réduire les investissements pour l'avenir, parce qu'on n'a pas le courage de toucher aux dépenses courantes. J'assume les désaccords qu'on a pu avoir mais il fallait faire la réforme des retraites, il faut accepter l'idée qu'on ne peut pas continuer à créer des emplois dans la fonction publique. Pourquoi ? Parce que les marges de manœuvre que nous dégagons en arrêtant de nous épuiser à creuser des déficits sans fond, parce que depuis 1990 on a embauché un million de fonctionnaires, ou parce qu'on ne voulait pas faire la réforme des retraites. Les marges de manœuvre permettent de dégager sur les économies de dépense de fonctionnement, de financer l'investissement.

Le problème de la France est clair : trop de dépenses de fonctionnement, pas assez d'investissement. Et le ferroviaire, dans des régions comme les vôtres, s'il n'y a pas ces grandes infrastructures, vous ne pourrez pas vous développer, quelle que soit l'imagination, la qualité de vos chefs d'entreprise, la qualité de la main-d'œuvre si vous n'avez pas ces infrastructures. Et on ne pourra pas faire les infrastructures si l'État ne consacre pas une part sans cesse croissante de son budget à l'investissement plutôt qu'à des dépenses passives.

C'est toute la question du ferroviaire. En plus du Rhin-Rhône, nous avons décidé le lancement de

quatre autres lignes nouvelles à grande vitesse, à réaliser : Sud--Europe-Atlantique pour mettre le Sud-Ouest à 2 heures de Paris, la LGV Est 2ème phase vers Strasbourg et l'Allemagne, il faut arrêter de dire que Strasbourg..., nous avons l'ambition d'en faire la capitale de l'Europe, si on n'est pas capable d'amener le train à grande vitesse à Strasbourg. Cela n'a pas de sens.

Personne ne peut croire à ce discours, donc il faut le faire. La ligne Bretagne-Pays de Loire pour désenclaver le grand Ouest, et les contournements de Nîmes et de Montpellier pour améliorer les liaisons vers le Languedoc-Roussillon et vers l'Espagne.

Là comme ailleurs, les engagements ont été tenus, le calendrier a été strictement tenu. A ce jour, sur les 4 projets dont je vous parle, trois chantiers sont lancés. Le dernier, les contournements de Nîmes et de Montpellier, le chantier sera lancé au début de 2012. La France depuis 20 ans avait un chantier de ligne à grande vitesse par an, nous en avons quatre. C'est dire l'effort sans précédent en faveur des grands chantiers et du ferroviaire. Là où l'agence de financement des infrastructures de transport engageait 1 Md par an sur la période précédente en faveur du train, la programmation que nous avons retenue 2011-2014 multiplie les engagements de l'État en faveur du train par 2,5. Le ferroviaire est pour nous une priorité.

Ces décisions ne doivent pas se faire au détriment de l'entretien du réseau existant. Autant la ligne à grande vitesse est un succès considérable mais il y a 15% des voyageurs qui prennent la ligne à grande vitesse. Et il y en a 85% qui prennent les autres lignes. Il existe 30 000 kilomètres de voies qu'empruntent nos concitoyens tous les jours. Ce sont pour le principal les voies des trains d'équilibre du territoire, des RER et des TER. Entre 1984 et 2005, notre pays a réduit de moitié son effort de régénération, c'est-à-dire qu'on entretenait 500 km par an de voies de TER ou de trains d'équilibre du territoire. Tout le monde sait qu'il faut 1 000 kms d'entretien par an. C'est d'ailleurs ce qui était fait avant 1980. Et à ce rythme-là, les experts du ferroviaire nous annonçaient la fermeture à la circulation des 2/3 du réseau français d'ici à 2025. Vous comprenez bien que faire passer les trains sur les voies, si vous n'entretenez pas les voies, on ne peut pas continuer. 2/3 du réseau était menacé de fermeture. Avec Guillaume PEPY et le président Du MESNIL de RFF, nous avons donc décidé 2 plans de régénération de nos voies et à partir de 2010, nous retrouvons un rythme de 1 000 kilomètres régénérés chaque année. On double l'effort, c'est-à-dire qu'on a quatre fois plus de chantiers de lignes grands vitesses et on double l'effort sur l'entretien de nos voies.

Naturellement il va falloir éviter les perturbations parce que tout ça va représenter des chantiers considérables et je demande à nos compatriotes de comprendre. On ne peut pas demander à RFF et à la SNCF d'améliorer le réseau, de faire de nouvelles lignes, de remplacer tout ce qui est vieux et de ne pas avoir la perturbation des travaux.

Chaque année, grâce à tous ces investissements, ce sont plus de 6 000 emplois qui ont été générés par le chantier. Votre chantier a généré 6100 emplois. Mais je voudrais particulièrement remercier tout le monde et notamment Pôle Emploi parce que les objectifs sociaux, la clause qui prévoyait que 7% du volume d'activité dans le génie civil soit réservé à l'insertion sociale, c'est vraiment une fierté pour vous que de savoir que l'insertion sociale, les objectifs, ont été multipliés par 2, voire par 3 fois mieux et c'est normal d'ailleurs, que des chantiers pilotés par l'État soient exemplaires en terme d'insertion sociale. On avait mis dans le cahier des charges 7% : dans le génie civil on est monté entre 14 et 20%. C'est donc davantage de chômeurs de longue durée ou de jeunes en difficulté d'insertion qui ont pu profiter de ce chantier.

Puisque nous ne sommes pas loin de Belfort, et pour moi Belfort c'est le berceau historique de l'entreprise Alstom, je ne voulais pas manquer de souligner l'exceptionnelle réussite du TGV, 30 ans presque jour pour jour, après sa première mise en circulation. C'était le 27 septembre 1981. François MITTERRAND et certains élus qui étaient présents à l'époque, dont Jean-Pierre CHEVENEMENT, ont lancé la première ligne TGV. La décision avait été prise 7 ans auparavant. Le TGV, c'est la France ! Le train, c'est la France ! Et c'est un effort national. Le train est aimé des Français, il n'appartient à aucun camp, à aucune famille. Et lorsque nous travaillons nous, les élus, nous travaillons pour la réalisation du mandat suivant. Et c'est ce qui fait cette grandeur. Mais quand un président de la République parle du TGV, il parle de la vitesse, de performances exceptionnelles. Moi je voudrais dire un mot de quelque chose qui me semble encore plus

exceptionnelles. Mais je voudrais dire un mot de quelque chose qui me semble encore plus extraordinaire, c'est que depuis sa création, le TGV a transporté 2 milliards de voyageurs. 2 milliards sans connaître un seul accident important, 2 milliards. Alors évidemment on hésite toujours à dire cela parce que l'on se dit, mon dieu, le destin peut frapper, mais en même temps je me disais il faut rendre hommage à ces techniciens et à ces ouvriers qui ont construit la sécurité du réseau à grande vitesse français, c'est exceptionnel d'avoir pu transporter 2 milliards de passagers en toute sécurité et je le dit au moment où certains de nos amis ont connu de très graves catastrophes ferroviaires.

Le TGV accueille chaque jour 300 000 voyageurs, c'est donc pour nous un enjeu absolument majeur. La réussite du TGV c'est celle de la persévérance et de l'anticipation. Au lendemain du premier choc pétrolier en 1974, lorsque le programme fut lancé, ils ne pensaient pas avoir cette si grande réussite, cette réussite industrielle. Mais il faut que nous continuons à investir dans le TGV, le TGV d'aujourd'hui ne sera pas le TGV de demain. Dans le cadre des Investissements d'Avenir, l'ADEME doit rendre public, dans les prochains jours, un appel à manifestation d'intérêt sur le train à grande vitesse du futur. Nous allons investir massivement dans la nouvelle génération des trains à grande vitesse avec moins de consommation, plus de capacité de transport, plus d'adaptation aux différents réseaux.

Au-delà du seul TGV, il est essentiel que nous nous donnions les moyens de convertir les performances technologiques, notre expérience et la qualité reconnue de notre système ferroviaire, pour avoir une filière industrielle ferroviaire et gagne des parts de marché à l'étranger. Nous allons donc mettre 150 millions d'euros dans le TGV du futur et là encore nous préférons que l'État investisse dans le moteur électrique du futur, dans les navires du futur, dans la voiture du futur, dans l'avion du futur, dans le TGV du futur, plutôt que dans des dépenses exclusivement passives qui font plier notre économie sous des charges que plus personne n'arrive à maîtriser.

Par ailleurs les grands acteurs de la filière ferroviaire, en partenariat avec le FSI, un fonds de modernisation des entreprises ferroviaires, nous devons, je le dis à Patrick KRON - avec toute la confiance que j'ai pour lui et l'admiration que j'ai pour le savoir-faire d'Alstom -, penser à restructurer la filière ferroviaire française industrielle.

Il ne s'agit pas de protectionnisme, mais il s'agit de nous inscrire dans un monde où la concurrence n'est pas loyale. Il y a deux catégories il me semble qui ne sont pas les bonnes. Il y a ceux qui disent il faut refuser la mondialisation, on les imagine seuls dans leur coin en train de pester contre la mondialisation, ils ne changeront rien, ils ne feront rien et ils se trompent sur tout. Parce que vous imaginez comme les Chinois, comme les Indiens, comme les Brésiliens, comme l'Afrique va tenir compte du fait que dans un coin on va se mettre à bouder la mondialisation. Vous imaginez que les autres vont arrêter de travailler, d'investir, d'innover, parce que nous on refuserait la mondialisation, cela n'a pas de sens. Et puis il y a de l'autre côté les partisans d'une concurrence débridée que nous ne pouvons pas accepter, parce que la sécurité fait partie de la loyauté et de la concurrence. Si on vous construit un train moins cher, mais moins sûr c'est une concurrence déloyale. Le dumping monétaire, le dumping environnemental, le dumping social, donc nous devons apprendre à organiser notre filière ferroviaire pour que nous travaillions ensemble. J'ai eu l'occasion de le dire à RFF comme à la SNCF, nous sommes très heureux d'accueillir les trains des autres et même les usines Bombardier en France, mais nous exigeons que si nos marchés sont ouverts les marchés des autres soient ouverts également, ce que nous avons obtenu de haute lutte avec la ville de Montréal et c'est cela qu'il convient de mettre en œuvre.

J'ajoute que Railenium à Valenciennes et son institut de recherche technologique vont travailler sur le financement qu'a prévu le commissaire à l'investissement, mais nous allons travailler - l'État, les entreprises, les réseaux - pour que cette filière ferroviaire française gagne des parts de marché. D'ailleurs je veux dire une chose, il est naturel que l'État se préoccupe de l'organisation industrielle des principales filières, c'est son rôle, c'est notre devoir, il ne s'agit pas pour l'État de faire le travail en lieu et place des entreprises, mais l'État ne peut pas se désintéresser de l'avenir de filières qui ne réussiront pas si elles ne bénéficient pas d'une aide puissante de l'État pour

innover, c'est le crédit d'impôt recherche ou ce sont les Investissements d'Avenir. Les autres le font, nous ne pouvons pas avoir la naïveté de nous ouvrir et de laisser nos entreprises seules face à une concurrence qui est souvent déloyale.

Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET et à Thierry MARIANI vont animer les Assises du Ferroviaire qui se tiendront à partir de la semaine prochaine. C'est extrêmement important dans mon esprit parce que cela permettra de fixer à la SNCF comme à Réseau Ferré de France des objectifs, des trajectoires de leurs coûts et de leurs recettes au-delà de 2013 et de manière pluriannuelle. Je veux m'en expliquer devant les cheminots qui sont ici.

Les cheminots d'abord, ce sont des gens qui aiment leur métier, qui ont la confiance des Français et qui font la fierté de la France. Les gens qui travaillent dans le rail, ce sont d'abord des gens qui aiment le rail et qui l'aiment depuis bien longtemps. Et ils ont le droit de savoir quels seront les moyens que nous donnerons à leur entreprise. Mais jusqu'à présent, quand les grandes autorités de l'État parlaient de la SNCF, c'était pour dire au président de la SNCF : surtout pas d'ennui avant les élections. Et comme il y a des élections tout le temps, il n'y a jamais d'ennui. Et avec jamais d'ennui on a de gros ennuis parce qu'à force de repousser les petites décisions, on se trouve face à de grandes décisions que l'on doit prendre, en retard.

Je veux le dire parce que je le pense profondément, je sais parfaitement qu'en assumant la réforme des régimes de retraite à la SNCF qu'il fallait faire, je sais parfaitement qu'en mettant un service public minimum les jours de grève qu'il fallait faire, on a pu créer de l'inquiétude et du mécontentement chez les cheminots. Je sais parfaitement qu'en ne reculant pas devant la grève, qu'en demandant que les jours de grève ne soient pas payés, qu'en refusant l'étalement du paiement, j'ai pu provoquer chez les cheminots du ressentiment. Je veux qu'ils ne se trompent pas. L'État s'intéresse à leur entreprise et ce n'est pas parce que la grève ne marche pas que le dialogue social ne doit pas avoir lieu. Je dis au contraire : plus de dialogue parce que les blocages ne servent à rien. D'abord parce que les blocages pénalisent vos clients, les Français qui n'y sont pour rien. Donc je l'ai dit au président de la SNCF, l'enjeu à l'intérieur c'est justement parce que le blocage et la grève ne marchent pas de développer le dialogue social.

Parlons de l'avenir. Comment fait-on venir plus de jeunes ? Comme rétablit-on l'équilibre, la filière fret ? Sur un milliard de chiffre d'affaires, 60% de déficit, qui peut accepter cela ? Qui peut l'accepter ? Je sais bien que la question du départ à la retraite... Encore une fois, on ne peut pas garder les mêmes règles sociales quand on conduit une ligne à grande vitesse que lorsque que c'était l'époque de la machine à vapeur. Vous dire cela, mes chers compatriotes, je parle particulièrement aux cheminots, c'est vous respecter parce que c'est vous dire la vérité. La vérité, elle n'est pas facile à dire, les décisions ne sont pas faciles à prendre mais il en va de l'avenir de la filière ferroviaire, l'avenir de la SNCF et l'avenir de votre métier. Je vous le dis parce que je ne suis pas décidé à accepter une ouverture à la concurrence sans conditions qui vous mettrait en danger, sans que nous ayons les mêmes exigences de sécurité, des exigences sociales et des exigences en termes d'exécution du service public. Mais à un moment donné il faut parler aux gens et moi je fais confiance aux agents de la SNCF parce que ce sont des gens qui aiment leur métier et qui veulent continuer à exercer leur métier dans les meilleures conditions.

Vous voyez, en résumé, l'État fait un investissement massif sur le ferroviaire, vous savez, il y a deux jours, j'ai été chez les transporteurs routiers. Ne croyez pas quand je leur ai annoncé l'écotaxe sur les poids-lourds qui va permettre de financer les infrastructures, notamment ferroviaires, ils étaient très contents. Et quand nous leur avons expliqué que le report modal ce n'était pas l'ennemi du routier mais qu'il fallait développer le report modal. Ils n'étaient pas extraordinairement contents. Mais cela me permet de venir vous dire que le ferroviaire est une priorité pour nous, en investissement cela demandera un engagement de la part de la SNCF mais il faut que les agents de la SNCF acceptent cette idée que nous sommes en 2011, que rien n'est figé et parce que l'on aime son métier, nous allons évoluer. Et évoluer ce n'est pas moins de social, c'est faire son métier différemment, être mieux considéré, être mieux valorisé et le faire différemment. En pensant aussi à une chose, aux clients, aux usagers qui ont le droit à l'exactitude, des trains comme des avions. Ils ont le droit à cela. C'est la raison pour laquelle je

crois que personne n'a oublié les problèmes que vous avons connus l'hiver dernier et que s'ils avaient perduré, auraient fait beaucoup de mal à l'image de l'entreprise.

J'ai demandé aux Ministres des Transports d'organiser une autorité spécifiquement dédiée à la qualité de service dans les transports terrestres et aériens. Elle suivra les progrès en matière de qualité de service et notamment de régularité. Il n'y a aucune raison que les avions français soient plus en retard que les autres ou que les trains français soient en retard alors que les gens qui nous font confiance attendent la régularité. C'est une question d'organisation, c'est une question de compétence professionnelle, c'est une question de s'occuper d'une grande entreprise comme la SNCF et non pas de la contourner.

Voilà Mesdames et Messieurs, pardon d'avoir abusé de votre patience et c'était pour moi une façon de vous dire l'importance en tant que chef de l'État que j'accorde au ferroviaire. D'Alstom à la SNCF, de RFF au dernier cheminot dans la grille de la hiérarchie à la SNCF. C'est un métier d'avenir, vous devez être confiant dans l'avenir de votre métier. Mais c'est un métier où il va falloir évoluer. On mettra les moyens pour cette évolution. N'ayez pas peur de cette évolution. Et ne croyez pas ceux qui vous disent que tout est figé. Voilà c'était un grand message d'espoir que je voulais tenir dans votre région.

Je vous remercie.