



# **OFFICE INTERCONSULAIRE DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS DU SUD-EST**

DISCOURS DE CLOTURE

FERRMED – ENERGIE TGV CONFERENCE

LE DÉVELOPPEMENT FERROVIAIRE DE “L’ESPACE MÉDITERRANÉEN  
FRANCO/ESPAGNOL”

CLAUDE CHARDON, DIRECTEUR DE L’OITC DU SUD-EST

PERPIGNAN – LE 28 JUIN 2016

Monsieur le Président AMOROS, Monsieur le Président Auger, Monsieur le Secrétaire d’Etat, Messieurs les Présidents des Régions, Messieurs les représentants des Pouvoirs Publics et des Collectivités territoriales, Mesdames, Messieurs,

Je représente Noel COMTE, Président de l’OITC dont les obligations professionnelles le retiennent à Paris.

Dans le temps imparti, je vais en conclusion de cette journée tirer quelques enseignements à travers la richesse de vos interventions, fortement appréciées.

L’objectif était de mettre en avant dans l’espace méditerranéen franco-espagnol qui nous rassemble autour de FERRMED, ses potentialités de circulation fret et voyageurs, mais également les déficiences de l’infrastructure ferroviaire : des déficiences dues à son réseau et au service de transport marchandises offert.

Le fer représente moins de 5% des échanges totaux soit 2 millions de tonnes quand 11 000 camions par jour transportant 45 millions de tonnes à l’année traversent les Pyrénées, et les experts prévoient encore une croissance au-dessus de la moyenne nationale en particulier pour le commerce extracommunautaire.

Le potentiel de trafic sur ce double corridor RTE-T (puisqu’il se confondent en partie le corridor européen dit « Méditerranéen », et le corridor « Mer du Nord – Méditerranée ») est fondamental pour nos économies. Vous l’avez exprimé avec conviction, voir agacement au regard des projets qui n’avancent pas.

Son attractivité va croître car au-delà d'Algésiras, il nous ouvre vers un autre continent qui va assurément se développer.

Des intervenants ont montré que ce corridor européen sur lequel repose notre économie, sera de plus en plus alimenté par les hubs logistiques et les ports méditerranéens.

Voici **une autre clef de développement pour l'espace Sud-Est européen** qui nous préoccupe. Car **ce sont les ports** maritimes associés aux grands bassins de production et de consommation et leurs plateformes logistiques **qui font la dynamique de ces trafics massifiés.**

Il suffit d'observer le fonctionnement des corridors européens Nord-Sud au centre de l'Europe, nos concurrents.

Les représentants des ports de Marseille, Sète, Barcelone, de centres logistiques nous ont souligné ce matin leur potentiel grâce à leurs atouts respectifs mais aussi leurs **attentes pour mieux accéder à leur hinterland.**

**Tous ont besoin d'investissements en desserte terrestre pour conquérir des parts de marché qu'ont su prendre les ports du Range Nord, malgré leur localisation moins adaptée. Des exemples :**

- **Marseille**, seul port de l'arc Méditerranéen à pouvoir desservir le cœur de l'Europe sans barrière géographique contraignante a néanmoins besoin de dessertes terrestres modernisées, de terminaux de transport combiné et d'autoroute ferroviaire et surtout des sillons de haute performance.
- **Le tronçon ferroviaire Perpignan – Narbonne - Béziers – Sète - Montpellier** avec un seul doublé de voies, est un goulet d'étranglement à résorber.
- Au Nord, la traversée de l'agglomération lyonnaise, en voie de saturation et sans solution financière pour l'instant va rapidement devenir un obstacle majeur pour l'ensemble des ports Méditerranéens, ce qui risque de les limiter à des ports régionaux en ne permettant pas le rééquilibrage des trafics que ces ports du Sud portent dans leurs gènes.

## **La déficience du réseau ferroviaire – côté espagnol a été longuement abordée.**

### **Je résume :**

- Le non fonctionnement de la nouvelle connexion ferroviaire UIC entre Barcelone et Perpignan par le tunnel du Perthus. C'est ce qu'Energie TGV appelle « faire fonctionner l'excitant » et qui, avec FERRMED, préconise la mise en place, dès maintenant, d'une gestion unique transfrontalière. Il est en effet désolant de constater que les AVE ont leurs terminus à Figurères, et ne desservent pas les gares de Perpignan et au-delà, alors même que des infrastructures existent.
- L'absence d'écartement international de la ligne ferroviaire conventionnelle sur les tronçons Tarragone – Castello – Alicante – Murcia ou Carthagène
- La nécessité d'envisager une ligne additionnelle haute vitesse entre Tarragone, Valencia et Murcia, ainsi qu'une ligne mixte entre Murcia et Almeria.
- Et bien sûr pour l'Espagne, l'ouverture du marché ferroviaire à d'autres opérateurs ferroviaires.

Mesdames et Messieurs, cette énumération est certainement non exhaustive et je vous prie de m'en excuser. Je pense qu'elle regroupe l'essentiel des demandes qu'exprime régulièrement FERRMED dans ses conférences et qui se résume par « plus de connectivités » entre nos réseaux et les plateformes logistiques multimodales.

### **Je voudrais vous livrer maintenant quelques réflexions ou constats que me suggère cette journée :**

- D'abord renouveler – et vous en êtes l'illustration – **que le ferroviaire, sur la longue distance et en mode massifié** c'est-à-dire en mutualisant la demande des chargeurs, **a une réelle pertinence économique**. Les atouts de la route, encore plus forts dans cette période où l'énergie est peu chère, ne seront pas éternels.

Certes, la carence du mode ferroviaire a des raisons historiques, économiques, techniques – les fameux standards préconisés par FERRMED – et oserais-je dire quelques raisons sociétales. Une illustration ?

Le réseau ferroviaire français vient de connaître deux mois de perturbations sociales, qui conjuguées à la diminution par le Gouvernement français des aides financières destinées aux opérateurs de transport rail/ route, viennent à nouveau fragiliser la filière.

- La seconde, nous savons aussi que les investissements que nous espérons sont très élevés et que dans la conjoncture financière que traversent nos pays, la **réalisation des chantiers se décale inexorablement dans le temps**. De plus la loi française sur la réforme ferroviaire de 2015 prévoit que les nouveaux projets ferroviaires devront présenter un plan de financement approuvé avant de conclure la procédure de consultation publique.
- Troisième observation, **nous savons que pour que l'axe FERRMED existe, il nous faut l'aide de l'Europe**.

Depuis des années, nous nous sommes mobilisés autour de FERRMED et la commission européenne a retenu notre corridor dans ses projets prioritaires pour les 20 prochaines années. C'est un résultat fondamental car **les corridors européens ferroviaires et multimodaux sont l'outil supplémentaire indispensable pour atteindre les objectifs de développement de nos ports et donner à nos exportations un nouvel élan**.

- S'il manque encore des investissements, un peu de textes législatifs, et beaucoup **d'évolution des mentalités**, les témoignages de la journée comme BASF montrent que le besoin existe et que les attentes des chargeurs sont nombreuses.

**Alors face à ces constats, je retiens néanmoins des faits positifs :**

- des investissements sur le réseau classique existent c'est par exemple le 3<sup>ème</sup> rail en Espagne, entre Barcelone et Cartagène.

- c'est aussi la mise en service en 2017 du contournement de Nîmes - Montpellier,
- c'est aussi le démarrage en juillet du percement d'un tronçon du tunnel de la Transalpine Lyon – Turin,
- c'est aussi des expériences de trains longs de 1 500 mètres et 4 000 tonnes entre Nîmes et Lyon / Sibelin,
- c'est aussi la validation du tracé de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan, ligne mixte à haute performance, même si la perplexité est de mise pour le calendrier de réalisation.
- etc....

**Ceci montre bien que notre stratégie au sein de FERRMED ne peut s'inscrire que dans la durée et la cohérence :**

- S'inscrire dans la durée parce que le contexte financier nous oblige à raisonner par étapes et petites sections. Energie TGV pense que la solution du phasage géographique (réalisation section après section) est dépassée et qu'il serait préférable de pratiquer un phasage économique, c'est-à-dire : réaliser dans un premier temps la LGV Montpellier- Rivesaltes, exclusivement pour les TGV. Dans un second temps, réaliser les aménagements nécessaires aux circulations des trains de fret et le raccordement à la ligne T.P Ferro, en profitant des recettes engendrées par la circulation des trains de voyageurs.

Energie TGV pense également que le retour de la taxe carbone est inévitable, ne serait-ce que pour respecter les accords de la COP21.

- Dans la durée, parce que nous ne sommes pas seuls et que d'autres corridors européens Nord-sud ou Centre de l'Europe se renforcent sans cesse et nous obligent à améliorer la compétitivité de notre propre axe. Et s'il vous plait, oubliez l'argument simpliste de la saturation des ports de Rotterdam ou Anvers.

Notre action de lobbying dans la durée doit se faire en parallèle, avec un suivi détaillé du plan de développement du réseau par les coordonnateurs des deux corridors européens qui nous concernent sans oublier le suivi des sillons ferroviaires.

Christian REYNAUD et le Président AMOROS ont insisté là-dessus.

- Je vous ai dit que nous avons besoin de l'Europe. **Mais l'Axe FERRMED, c'est aussi typiquement un projet pour l'Europe** : c'est un outil structurant, pour son fonctionnement, c'est un **projet qui rassemble les hommes** de cet espace, c'est un projet **qui a une dimension économique et sociétale**. Nous avons le devoir de montrer à l'Europe qu'elle ne se trompe pas en soutenant notre corridor.
- J'ai coutume de dire que les corridors multimodaux RTE-T que la Commission Européenne met progressivement en place sont à l'image de ce que les voies romaines ont apporté.
- Dans cette période tourmentée que traverse l'Europe depuis ces derniers jours, et dans une société qui manque de plus en plus de repaires, **le développement de notre espace méditerranée franco-espagnol est porteur d'espoir.**

C'est la raison pour laquelle les acteurs économiques souvent indignés par la surdité des décideurs doivent continuer à se mobiliser autour de FERRMED et Energie TGV pour faire vivre le projet et montrer qu'au fil des années sa pertinence, sa crédibilité restent avérées.

C'est ce que nous permet FERRMED et Energie TGV durant ce colloque du 28 juin 2016 ici à Perpignan, mais également, l'étude Clyma qui nous a été présentée.

Je rends hommage aux convictions des intervenants, à la richesse de leurs interventions, à la cohérence et l'unité de leur propos.

Merci au Président AMOROS et à l'association Energie TGV d'avoir organisé cette journée.

**Merci aux intervenants et à vous tous d'avoir consacré une partie de votre temps à un projet économique et fédérateur qui rassemble et nous porte vers l'avenir.**