

Hôtel de Matignon, le 3 mars 2014

**Discours de Jean-Marc Ayrault, Premier ministre,
Inauguration du tram-train Nantes-Châteaubriant**

Vendredi 28 février 2014

Monsieur le président du Conseil régional, cher Jacques,
Monsieur le président du Conseil général, cher Philippe,
Monsieur le président de Réseau Ferré de France,
Monsieur le président de la SNCF,
Monsieur le maire de Nantes, cher Patrick,
Mesdames et messieurs les maires de Châteaubriant jusqu'à Nantes et de la métropole nantaise,

C'est une inauguration plus que symbolique aujourd'hui et qui dépasse – par son caractère – de très loin les frontières régionales, c'est un événement, j'allais dire, national et qui justifie, au-delà de l'histoire qui nous lie, ma présence et celle du ministre des Transports.

On a beaucoup expliqué, il y a quelques instants, l'histoire de ce projet qui a mobilisé beaucoup d'acteurs et qu'il faut saluer : la région des Pays de la Loire, le département de Loire-Atlantique, Nantes Métropole, la Semitan, mais bien sûr aussi Réseau Ferré de France, la SNCF et les industriels de la filière ferroviaire, au premier rang desquels Alstom.

C'est une belle aventure collective, j'en connais un peu les péripéties, et il a fallu sûrement faire beaucoup d'efforts et en particulier essayer de rassembler les compétences. Cela a demandé un peu de temps. Monsieur le président Pepy, vous m'avez présenté dans le tram-train, il y a quelques instants, madame Thérèse Boussard et vous m'avez dit : « *cette dame est la chef de projet* ». Je voudrais la citer parce qu'il y a beaucoup de gens à citer sûrement, mais il a fallu rapprocher les équipes de tous les acteurs, il a fallu les faire travailler ensemble et ce n'était pas si simple. Mais en tout cas, cette manière de faire préfigure la nouvelle organisation à venir de notre organisation ferroviaire française. Il y a beaucoup de leçons à tirer de l'expérience nantaise.

C'est une inauguration symbolique parce que c'est d'abord un événement extrêmement rare de rouvrir une ligne SNCF, une ligne de chemin de fer. Cela fait plus de 30 ans en effet que la ligne Nantes-Châteaubriant a été fermée. Et, pour les cheminots, dont on connaît la passion du métier et la fierté, eh bien, c'est un événement qui les touche beaucoup et je les comprends. Il va bien sûr au-delà d'eux-mêmes, c'est un événement majeur. Je me souviens que, lorsque ceux qui militaient pour cette réouverture se mobilisaient, on disait : « *mais non, ce n'est plus la peine d'y penser, c'est un projet du passé. Pourquoi toujours revenir avec des projets du passé, c'est un projet trop coûteux, donc n'en parlons plus* ».

En effet, cet événement représente un défi. Un défi pour tout le monde. Un défi d'abord technologique parce qu'on n'a pas remis le train d'autrefois, c'est un nouveau véhicule qui doit concilier la performance d'un tramway en milieu urbain - puisque c'est un tram et aussi un train-, et en même temps la capacité à rouler plus vite en périurbain et sur les territoires entre Nantes et Châteaubriant. Donc, la performance d'un tramway et d'un TER en même temps, déjà il fallait avoir le bon outil pour ça.

Pour Réseau Ferré de France, c'est aussi un défi parce qu'il fallait des infrastructures totalement adaptées, nouvelles. Et pour la SNCF aussi, parce que c'est une nouvelle pratique. Des tram-trains en France, il y en a peu, je crois que c'est le 4^{ème}. Il y en a un à Aulnay, il y en a un à Mulhouse et il y en avait déjà un à Nantes, Nantes-Clisson, et maintenant il y en a un deuxième, Nantes-Châteaubriant. C'est dire que nous sommes des précurseurs, et je crois que cela inaugure beaucoup d'autres réalisations de ce type. Quant au matériel roulant, je salue la performance d'Alstom avec son nouveau matériel, Citadis Dualis, qui est particulièrement innovant.

Pour arriver là, il a fallu de la performance oui, mais surtout de la persévérance. Je ne veux pas faire un long rappel historique, mais, en 1990, je présidais non pas la Communauté urbaine de Nantes -elle n'existait pas-, c'était un district. Le premier vice-président chargé également des transports Camille Durand a été chargé par notre équipe de revaloriser l'étoile ferroviaire nantaise. Comment utiliser l'étoile ferroviaire nantaise pour l'inscrire dans un projet global de transports urbains, périurbains et qui permette aussi de relier l'ensemble du territoire et pas seulement le territoire urbain ?

C'est cette histoire qui a été construite là, et à laquelle vous avez, beaucoup d'entre vous, participé et qui vous honore. Nantes en effet a été une ville précurseur, c'est la ville qui a relancé le premier tramway moderne en France, juste avant Grenoble ... c'était Alain Chenard qui était maire à l'époque, en 1977, et l'inauguration a eu lieu un peu plus tard, en 1985. Et, depuis, du tramway, il y en a partout.

Mais, au-delà du tramway, c'est une conception totalement nouvelle des déplacements qui s'est mise en œuvre autour, je dirais, de transports en site propre, mais surtout de transports qui soient capables de pratiquer ce qu'on appelle « l'intermodalité », de passer d'un mode de transport à un autre. Ici, dans ce pôle d'échange de la Haluchère, on peut arriver en voiture et stationner, on peut arriver à vélo, laisser son vélo, on peut emprunter le tram, on peut venir en bus, on peut aussi utiliser les bus à haut niveau de service qui ont été inaugurés il y a peu de temps, et prendre le tram-train et aller jusqu'à la gare ou aller à l'extérieur.

Donc, là, nous sommes au cœur d'une conception du développement et des déplacements qui montre qu'une grande métropole – et c'est la raison pour laquelle le gouvernement a proposé au Parlement d'adopter une loi qui renforce le rôle des métropoles et Nantes en fait désormais partie – les grandes métropoles ont leur propres fonctions, doivent se donner les moyens d'une mobilité intérieure la plus efficace possible pour les habitants, pour tous ceux qui vivent, qui étudient, qui travaillent mais aussi pour ceux qui viennent de l'extérieur. Une grande métropole n'est pas repliée sur elle-même, elle est en elle-même un moteur de développement.

La question de la mobilité est une question essentielle. C'est une question clé du développement des territoires. C'est une question clé pour le développement économique. C'est une question clé pour la solidarité entre les territoires, donc c'est une conception politique que le gouvernement veut promouvoir et qui va donner aussi aux régions, monsieur le Président, avec la deuxième étape de la décentralisation, des pouvoirs renforcés en termes de schémas directeurs, de schémas prescriptifs pour l'organisation des politiques publiques, dans laquelle vont s'inscrire les autres niveaux de collectivités.

C'est la région Pays-de-la-Loire, qui elle aussi a été précurseur et qui s'est inscrite dans cette politique ambitieuse, notamment en développant le transport ferroviaire. Ce n'est donc pas un hasard si, en 2013, Nantes Métropole, avec ses 24 communes, a été désignée par l'Europe « Capitale verte de l'Europe. » Et vous avez pu, Monsieur le maire, et Monsieur le Président de Nantes Métropole, montrer, avec tous les acteurs publics, les acteurs des entreprises, les acteurs de la société civile, les associations, des citoyens, des habitants, ce que pouvait représenter cette approche du développement, c'est-à-dire du développement durable, comme capacité d'innovation, comme capacité d'amélioration des conditions de vie, de préparation de l'avenir, mais aussi de créations d'emplois. Et cet investissement-là, dans les infrastructures de transports, en est un élément déterminant. Et lorsque la Commission européenne avait donné son accord pour que Nantes soit « Capitale verte », parmi les critères, c'était très exigeant, il y avait un critère qui était celui de comment améliorer la mobilité, la mobilité des personnes, pour les activités, y compris logistiques. Ici, nous avons un bel exemple de ce qui peut être réalisé ailleurs, et c'est la volonté du gouvernement d'aller plus loin.

J'ai lancé la négociation des contrats de plan entre l'Etat et les régions, nous avons eu l'occasion, monsieur le Président, avec vos collègues des autres régions de France, d'en discuter. J'ai mobilisé, monsieur le Préfet, tous les préfets de région qui commencent déjà à fixer sur le papier les grandes priorités, mais parmi les principales priorités, la première qui revient souvent, c'est la mobilité. Et donc, le gouvernement est tout à fait déterminé à faire des choix, parce que vous savez bien qu'il faut aussi maîtriser la dépense publique, faire des économies. Il y a des choses qui se faisaient avant qui ne se feront peut-être plus, mais en tout cas, s'agissant des investissements dans la mobilité, dans les infrastructures de transports, ils doivent rester une priorité, mais à condition, là aussi, de faire des choix.

Si j'en reste au thème du transport ferroviaire, le 9 juillet dernier j'ai en effet annoncé des priorités en matière d'investissement. Et l'on constate que, après la période où la France s'est équipée, et continue de s'équiper de lignes à grande vitesse - lorsqu'à la fin du quinquennat de François Hollande seront livrées les lignes jusqu'à Rennes, ou encore jusqu'à Bordeaux, ou encore jusqu'à Montpellier, ou encore jusqu'à Strasbourg, que sera complété jusqu'à Toulouse le réseau des trains à grande vitesse, alors la France sera équipée-, l'avenir ne sera pas au tout TGV partout, par contre il faut rattraper un retard considérable.

Messieurs les présidents de RFF et de la SNCF, vous le savez tous les deux, parce que derrière ce sont aussi des normes de sécurité. Nos infrastructures ne sont plus aux normes, ne sont plus adaptées, c'est la raison pour laquelle RFF, au-delà des 3,2 milliards qu'il investit chaque année, va désormais en plus, à partir de cette année, autant qu'il faudra, investir 2,5 milliards supplémentaires pour que les infrastructures, en particulier les infrastructures sur les lignes Intercités, soient remises à niveau.

Et du côté de la SNCF, vous allez, d'ici 2025, renouveler la totalité de votre matériel roulant, pour avoir des trains comme celui que nous venons d'emprunter, partout en France, adaptés bien entendu aux exigences du réseau. Mais quand on pense que, depuis 1980, il n'y a pas eu une seule commande de matériel roulant de l'Etat, alors il y a eu beaucoup de retard de pris, beaucoup d'abandon, en quelque sorte, d'une ambition ferroviaire pour la France. Un premier appel d'offre a donc été lancé il y a quelques semaines, pour 500 millions d'euros, pour une première tranche de renouvellement du matériel roulant de qualité, attractif, et pour faire que nos réseaux Intercités, qui ne sont pas seulement des réseaux TGV, soient attirants, efficaces, performants.

Cette ambition-là, nous allons la compléter par la grande réforme ferroviaire qui sera soumise dans quelques semaines au Parlement, qui va permettre à l'organisation, un peu compliquée il faut bien le dire, entre RFF et la SNCF, tout en respectant les exigences européennes, de faire de ces deux entités, et on le voit à travers l'expérience du projet de tram-train, que des entités qui travaillent plus étroitement ensemble, plus intégrées, pour faire, j'allais dire de ces deux

familles, la grande famille des cheminots à nouveau. Et pour que cette ambition que nous avons pour la France soit dotée des outils adaptés à une ambition, à une gestion, à des investissements, à une qualité de service public que les Français sont en droit d'attendre, aussi bien pour les transports de passagers que pour les transports de marchandises.

C'est donc le Parlement qui décidera, mais nous avons cette volonté, cher Frédéric Cuvillier, de mener à bien ce chantier. D'ailleurs, lors du dernier Conseil des ministres franco-allemand, c'est un point qui était à l'ordre du jour, et nous savons qu'entre les Allemands et les Français il y avait la même vision de la conception de l'organisation ferroviaire. La concurrence, d'accord, mais pas au détriment du service public pour les usagers et pour les marchandises. C'est cette conception que nous voulons développer. C'est l'occasion pour moi de vous le dire aujourd'hui, au-delà de cette inauguration, et de vous dire que vous êtes en avance et que cela peut, comme le disait le président Jacques Auxiette, inspirer d'autres.

En effet, vous avez fait le choix de l'avenir, et pas seulement aujourd'hui, mais il y a déjà longtemps. Si, comme le disait le président Philippe Grosvalet, les chiffres du chômage ont baissé en Loire-Atlantique, ce n'est pas encore le cas partout en France, malheureusement, mais la bataille de l'emploi, la bataille de la croissance, c'est aussi la bataille de l'attractivité et c'est la bataille de la mobilité, et tous modes confondus, et là vous voyez bien qu'on peut conjuguer beaucoup de modes, il ne faut pas les opposer aux uns et aux autres, ils sont nécessaires à la croissance, ils sont nécessaires à l'efficacité économique et à l'attractivité, et aussi au développement des entreprises et leur volonté de s'installer.

Je suis sûr que le fait que Nantes Métropole ait su prendre un temps d'avance, un tram d'avance, a permis à bien des activités de s'implanter ici et de s'y développer. Comme vous le disiez, monsieur le président du Conseil régional, ce tram-train sera également une contribution à cette attractivité des entreprises. C'est cela qui est notre tâche, c'est cela qui est votre mission ici, mais c'est aussi notre mission pour la France, de faire en sorte que le choix de la mobilité ne décourage pas un jeune qui a trouvé un emploi d'y renoncer parce qu'il n'a pas la possibilité de s'y rendre ou parce qu'il ne trouve pas de logement.

C'est cette politique-là qu'il faut mener pour que la France réussisse. C'est le sens du Pacte de responsabilité que le président de la République a proposé à toutes les forces vives. Alors s'agissant de la mobilité, eh bien il faut là aussi que la France soit capable de l'assurer à l'intérieur de nos villes et de nos agglomérations, à l'intérieur de nos régions, mais aussi pour la France, pour l'Europe, et aussi pour le monde. Parce qu'un pays qui regarde l'avenir en face ce n'est pas un pays qui se replie sur lui-même, c'est un pays qui relève aussi le défi du développement du 21^{ème} siècle, avec ses exigences, avec ses contraintes, avec parfois les souffrances que cela provoque, mais en même temps en l'abordant de front.

Et c'est en regardant l'avenir, en faisant les choix nécessaires pour qu'en particulier la jeunesse puisse se dire qu'elle a un avenir, qu'on puisse mieux la former, qu'on puisse mieux lui proposer des emplois et que l'on fasse que nos territoires soient des territoires d'avenir, où qualité de vie, écologie, environnement, développement économique, ne sont pas opposés, mais marchent ensemble.

Ici, vous en avez fait la démonstration. Cela valait donc la peine d'inaugurer ensemble un événement, qui n'est pas seulement un événement local mais qui est un événement national.

Vive la République et vive la France !