

# Inauguration du viaduc de la Dordogne

Ligne ferroviaire à grande vitesse *Sud Europe Atlantique*

Lundi 1<sup>er</sup> septembre 2014

Allocution de Manuel VALLS, Premier ministre

---

*Seul le prononcé fait foi.*

Monsieur le préfet,

Monsieur le ministre,

Mesdames, messieurs les parlementaires,

Messieurs les présidents de région et de départements,

Mesdames, messieurs les maires et présidents

d'intercommunalités,

Mesdames, messieurs les élus,

Monsieur le président de Réseau Ferré de France,

Monsieur le président de la SNCF,

Monsieur le président directeur général du groupe VINCI,

Mesdames, messieurs,

Il y a 161 ans précisément, en 1853, le chemin de fer reliait  
Paris à Bordeaux ...

Grande avancée ! Il ne fallait plus que ... 13 heures pour  
effectuer le trajet ...

Cette ligne permit alors de mieux relier des territoires et prit  
toute sa part au développement du Sud-Ouest de la France.

A chaque époque sa grande avancée !

Dans un peu moins de trois ans, grâce à la mise en service, entre Tours et Bordeaux, de la ligne à grande vitesse *Sud Europe Atlantique*, les quais de la Seine ne seront plus qu'à deux heures de ceux de la Garonne, cher Alain JUPPÉ.

**Se déplacer, relier les territoires, c'est nécessairement franchir les obstacles naturels. Depuis toujours – nous en avons des témoignages millénaires – les hommes n'ont cessé de faire preuve de génie pour y parvenir. Génie technique. Génie architectural.**

**Ce magnifique ouvrage d'art, surplombant la Dordogne, ne fait pas exception.**

La visite du chantier que nous venons d'accomplir a permis de prendre plus encore conscience de la grandeur de cette

réalisation : les corps de métiers qui se côtoient, leurs savoir-faire qui se complètent, le défi des plannings à tenir, et bien sûr, l'émotion lorsque les deux rives sont enfin reliées ! Nous venons de le faire à nouveau. Symboliquement.

J'imagine très bien le moment de fierté que vous tous, ouvriers, techniciens, ingénieurs, avez dû ressentir, il y a quelques jours, lorsque le dernier voussoir a été coulé, et que ce viaduc est enfin né : 1.300 mètres de longueur au total, dont 800 mètres au-dessus de la rivière.

\*

**Un grand pays, ce sont de grands travaux, de grands bâtisseurs, et de grands architectes.**

Et je veux saluer le travail réalisé par l'agence LAVIGNE-CHERON – à qui l'on doit le magnifique pont-levant CHABAN-DELMAS. Le geste architectural concilie les contraintes techniques – qui sont importantes pour les lignes à grande vitesse – et la sobriété qui correspond à l'identité de la ligne TGV.

De tous les grands ouvrages, les ponts sont à mes yeux les plus fascinants : à la fois jeux des forces et jeux des formes, alliances un peu magique entre la robustesse et l'élégance.

**Ce projet illustre, une nouvelle fois, l'excellence française en matière de grande vitesse ferroviaire.**

Oui, le TGV c'est la France. C'est une part de son image à l'étranger et de son attractivité. Je parle du TGV au sens large,

c'est-à-dire, bien sûr, la technologie des matériels roulants, mais aussi toutes les infrastructures. Je souhaite souligner les compétences, le très haut degré d'exigence, des entreprises (SYSTRA, EGIS, ARCADIS, NGE, RAZEL-BEC et bien sûr du groupe VINCI et ses filiales) qui sont venues apporter une pierre de plus à l'épopée du rail. Une épopée en phase avec les exigences de notre époque. La qualité environnementale des offres a été l'un des premiers critères retenus par RFF.

\*

**Un tel ouvrage ne peut naître que du génie et du travail des Hommes.**

Ce projet a été un puissant levier pour le développement de l'emploi et de l'insertion professionnelle. Vous avez cité les

chiffres, monsieur le président directeur général : 8.500 employés ont travaillé sur le chantier au plus fort de l'activité, dont 2.000 embauchés localement. Des centaines de milliers d'heures de formation ont été dispensées, ce qui a permis à beaucoup d'acquérir des compétences très utiles pour la suite de leur carrière. Ce chantier a permis également de mettre le pied à l'étrier pour 1.400 personnes en insertion qui ont ainsi pris le chemin du retour à l'emploi.

\*

**Le viaduc de la Dordogne c'est tout cela, mais c'est aussi l'illustration de l'ampleur de cette ligne à grande vitesse.**

Ses 302 kilomètres en font le plus important chantier de France et le plus grand d'Europe. 500 ouvrages d'art sont

répartis sur son parcours. Le tout pour un investissement total de près de 8 milliards d'euros.

Le choix fait par RFF de recourir à une concession a permis de faire porter près de la moitié du coût total par le concessionnaire LISEA. L'Etat, les collectivités locales et l'Europe contribuent pour leur part à hauteur de trois milliards d'euros auxquels s'ajoute un milliard apporté par RFF.

Ce montage est un bon exemple de ce dont nous sommes capables.

**La France, pour retrouver de la croissance et donc des emplois doit impérativement relancer l'investissement public comme privé, et notamment dans le secteur des travaux publics et de la construction.**

**Je suis aussi venu aujourd'hui pour souligner l'importance de l'investissement des collectivités locales dans la réussite économique de notre pays.**

**Les élus locaux – tous les élus locaux, au-delà des appartenances politiques – qui investissent pour leurs territoires agissent pour l'intérêt général. L'aménagement du territoire, c'est une réalité concrète : ce sont des personnes qui vivent mieux, des entreprises qui peuvent mieux se développer, l'attractivité de notre pays – et notamment son industrie du tourisme – qui se renforce.**

Les dépenses de fonctionnement des collectivités locales ont augmenté à nouveau de 3% en 2013. C'est le même niveau depuis 3 ans. C'est trop. Je leur demande donc de mieux maîtriser l'évolution des dépenses de gestion. Mais l'Etat doit

être, et sera, aux côtés de tous ceux, collectivités locales, comme entreprises, qui investissent pour préparer l'avenir.

A ce titre, j'ai souhaité que la nouvelle génération de Contrats de plan entre l'Etat et les Régions pour la période 2015-2020 soit signée d'ici à la fin de l'année. Le niveau d'investissement sera ambitieux : 1,8 milliards d'euros par an, dont 950 millions sur le volet mobilité et transport.

Le péage de transit poids lourds sera mis en place au 1<sup>er</sup> janvier prochain et ses recettes alimenteront l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport. Outre cela, le gouvernement prendra d'ici à la fin de l'année les mesures qui permettront d'assurer le financement des projets inscrits dans les CPER. Sur le volet mobilité et transport, une mesure sera

prochainement annoncée pour compenser la perte de recettes due à l'évolution du dispositif de l'Ecotaxe.

Cette relance de l'investissement doit aussi passer par des initiatives fortes au niveau européen. Et dans ce domaine, les choses sont en train de bouger. Le plan de 300 milliards d'euros annoncé par le nouveau président de la Commission européenne doit être encore précisé, mais je souhaite qu'il permette d'accélérer la réalisation des corridors transeuropéens de transport.

**Ces projets sont essentiels pour la cohésion de notre continent et de nos territoires.**

A ce titre, je me réjouis de l'ouverture de l'enquête publique pour les tronçons Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Je

sais combien les habitants et leurs élus sont mobilisés en faveur de ces extensions. Toulouse sera alors à 3 heures de Paris, et notre réseau ferré à grande vitesse connecté au réseau espagnol. Et pour tous ceux qui sont attachés à l'Espagne ... quelle grande avancée ! Quant à la nouvelle ligne entre Poitiers et Limoges, le décret d'utilité publique est en cours d'examen au Conseil d'Etat et sera donc publié très prochainement.

\*

Mesdames, messieurs,

En venant saluer cette réalisation, je n'oublie pas les enjeux de modernisation et d'entretien du réseau existant. Le Président RAPOPORT vient de nous en rappeler l'importance.

Le Grenelle de l'environnement prévoyait la couverture intégrale du pays par des lignes à grande vitesse. C'était irréaliste. Le TGV, et le Président PEPY ne me démentira pas, ne trouve sa pertinence économique qu'avec un fort niveau de trafic.

Nous devons donc savoir désormais placer la priorité à la remise à niveau des lignes existantes.

Il s'agit de moderniser l'infrastructure pour améliorer la qualité de service et dé-saturer les tronçons les plus fréquentés. L'élus d'Evry que je suis – mais également l'usager que j'ai pu être – pourrait vous parler pendant de longues heures du RER D ... même si je sais les efforts entrepris par la SNCF et RFF en lien avec le STIF.

L'augmentation du trafic se fait surtout dans les grandes villes.  
Et c'est donc là qu'il faut apporter les moyens.

Le Grand Plan de Modernisation du Réseau, lancé en 2013 par RFF à la demande du gouvernement, permet de consacrer 15 milliards d'euros en six ans à la modernisation du réseau.

La réforme adoptée fin juillet par le Parlement permettra d'améliorer le fonctionnement du système ferroviaire. La constitution d'un groupe public unifié, à compter du 1<sup>er</sup> janvier prochain, est un grand défi, je le sais. Mais nous devons remédier aux dysfonctionnements causés par la division entre RFF et la SNCF.

\* \*

Mesdames, messieurs,

**Vous le voyez, l'Etat est pleinement engagé aux côtés des opérateurs et des collectivités locales, pour développer le réseau ferroviaire français. Notre pays a besoin d'un réseau ferré modernisé, performant, fiable et sûr, au service du développement durable de nos territoires.**

Et la future ligne à grande vitesse *Sud-Europe Atlantique* en sera un maillon essentiel.

Au nom du gouvernement, je remercie donc toutes celles et tous ceux qui se sont investis depuis des années, et qui s'investiront dans les années à venir pour mener à bien ce beau et grand chantier. Il est l'image d'une France qui bâtit, au sens propre comme au sens figuré, son avenir.

\*\*\*