

INTERVIEW DE M. ETIENNE DAVIGNON,
Coordonnateur Européen pour le Projet Prioritaire n° 3
« Axe ferroviaire à grande vitesse du Sud-Ouest de l'Europe »

Ce qui attire notre attention aujourd'hui sur cet axe, c'est la partie entre Bordeaux et la frontière espagnole puisque vous savez que le projet ferroviaire Bordeaux - Espagne est soumis au débat public depuis le 30 août 2006. Alors aujourd'hui nous nous intéressons plus particulièrement aux conditions financières de réalisation de ce projet. Plusieurs questions se posent.

Quelles conditions ce projet doit-il remplir pour faire partie des projets prioritaires ?

- La réponse est heureusement tout à fait simple... Depuis 2004 déjà, cet axe est considéré comme prioritaire. Donc il n'y a plus rien à faire pour qu'il soit reconnu comme tel. Maintenant, évidemment, il faut faire ce qu'il faut pour passer de la théorie à la pratique. Mais donc l'axe est reconnu comme prioritaire. Par contre le choix du tracé ne relève pas de la compétence de la Commission, mais de la compétence des autorités françaises.

Donc, M. Davignon, si je vous comprends bien, les 3 options présentées par RFF remplissent toutes les conditions ?

- Sous réserve de la vérification technique, oui. Mais il n'y a pas pour nous à faire un choix et dire que l'un est préférable à l'autre.

Concrètement, sur le terrain, le transfrontalier, ça va jusqu'où ?

- Ce n'est évidemment pas 100 km de chaque côté de la frontière. C'est donc quelque chose qui est techniquement nécessaire par rapport à la situation telle qu'elle existe aujourd'hui. Mais c'est limité. Je ne vais pas aujourd'hui vous donner un kilométrage précis. La priorité naturelle de l'Union Européenne est de s'assurer aujourd'hui que les obstacles actuels, qui sont en grande partie transfrontaliers, soient levés et donc il est logique qu'elle se consacre en priorité à cette question. Cela ne sert à rien d'avoir une très belle situation de pont entre les frontières pour constater que l'engorgement se fait derrière. Donc à ce moment là, il faut regarder si la fluidité du trafic et la capacité de l'augmenter tant sur les passagers que sur le fret existent, et si cela peut se faire à partir des lignes actuelles ou est-ce que cela suppose, au contraire, sur certaines parties ou complètement, des lignes nouvelles.

Donc le scénario 1 qui est présenté aujourd'hui par RFF, qui est le doublement de la voie actuelle, est donc bien considéré comme une ligne nouvelle ?

- Bien entendu.

La partie subventionnable par l'Europe est-elle sur la totalité du projet -soit entre Bordeaux et Hendaye- ou seulement sur la partie Dax - Vitoria ?

- Dans le sujet qui nous concerne, il y a déjà une décision qui a été prise en ce qui concerne la section transfrontalière. C'est Vitoria - Dax. Et il s'est d'ailleurs constitué un Groupe d'Intérêt Economique pour traiter de cette question là. Le choix a été fait et donc il y a aujourd'hui une définition de ce que veut dire ici la dimension de la section transfrontière.

Quel pourrait être le taux de subvention de la Commission Européenne pour la réalisation d'un projet ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne ?

- Il n'y a sur la période 2007-2013 que des études, c'est-à-dire la préparation du projet proprement dit. La Commission a la possibilité de les financer à concurrence de 50%. Une fois que l'on passe des études à la réalisation du projet à proprement parler, le règlement financier actuel prévoit un maximum d'intervention à concurrence de 10% du projet lui-même. La Commission propose au Conseil de pouvoir augmenter l'intervention sur le projet proprement dit de 10 à 20%.

Ces 20%, c'est sur la totalité du tracé ou y a-t-il des différences selon qu'on soit en zone transfrontalière ou au-delà de cette zone transfrontalière ?

- La Commission donnera une priorité à la partie transfrontière. Une priorité ne veut pas dire une exclusivité. Aujourd'hui ça dépendra des études, des autres modes de financement qui seront

possibles pour que le projet se réalise et donc cela se définira au cours du temps. Si on peut faire 50% on le fera, si on peut faire 20%, on le fera.

Pour obtenir aujourd'hui la contribution de la Commission, est-il nécessaire qu'il y ait un engagement contractuel de réalisation avant la fin du plan 2007-2013 ?

- De 2007 à 2013, les études doivent être engagées et terminées. Si c'est flou sur le délai dans lequel les travaux doivent se faire et la ligne peut fonctionner, à ce moment on se trouve devant une difficulté de retenir le projet.

L'Europe participera t-elle au tour de table pour la ligne Sud-Ouest Atlantique Tours - Bordeaux ?

- Dans le rapport que j'ai remis à la Commission figure en toutes lettres Tours - Bordeaux et donc il fait partie du projet.

Pour conclure, avez-vous un message à faire passer aux Aquitains et Aquitaines qui participent au débat public pour le projet ferroviaire Bordeaux - Espagne ?

- Je crois que c'est un bon projet et j'attache beaucoup d'importance à ce que les volontés se conjuguent pour pouvoir les réaliser parce que sinon cela serait une occasion perdue.

Interview réalisée par Laurent Porta.