



**PREMIER
MINISTRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Service Communication

Hôtel de Matignon, le 22 octobre 2021

Discours de M. Jean CASTEX, Premier ministre

A l'occasion de la relance du train des primeurs à Perpignan Saint-Charles

Vendredi 22 octobre 2021

Seul le prononcé fait foi

Monsieur le Maire de Perpignan,

Mesdames et Messieurs les parlementaires,

Madame la présidente du Conseil départemental,

Monsieur le vice-président de la Région en charge des transports,

Monsieur le président de la Chambre de Commerce et d'Industrie des Pyrénées-Orientales,

Mesdames et Messieurs les élus,

Je salue les représentants du marché Saint-Charles, bien connus de moi pour toute une série de raisons, qui nous accueillent aussi. Je salue Stéphane LAYANI, c'est le voisin de l'arrivée, Rungis, qui m'a accueilli fort bien évidemment.

Cher président FARANDOU et toute la communauté ferroviaire et cheminote,

A travers vous, Mesdames et Messieurs, je ne peux pas vous cacher qu'avec Jean-Baptiste DJEBBARI, mon ministre délégué chargé des Transports, je suis particulièrement fier et honoré d'être ici à Perpignan aujourd'hui. Je dirais

même que j'ai un petit pincement au cœur, c'est une journée particulière. C'est, vous le savez toutes et tous, la vie d'une Nation. La vie politique, elle est faite de symboles, elle est faite de techniques, elle est faite de décisions, mais elle est faite de symboles.

Aujourd'hui, incontestablement, c'en est un. J'en ai vécu plusieurs et je vous en cite un autre, ce qui m'a beaucoup marqué, c'est quand, il y a quelques semaines, je me suis rendu dans l'Isère, dans une commune qui s'appelle Roussillon, dans une entreprise de l'industrie pharmaceutique – ce n'est pas le même thème qu'aujourd'hui. Nous avons commencé par nous rendre sur un espace vierge où était édiflée jusqu'à sa démolition l'usine qui produisait du paracétamol avant d'être démolie, la production en question ayant migré vers le sud-est asiatique. Et ce jour-là, donc, avec les ouvriers qui avaient connu cette usine, ce n'est pas si vieux que ça, nous nous sommes rendus sur les lieux, quelques dizaines de mètres plus loin, où la production de paracétamol allait être refaite sur le territoire national.

Le symbole, évidemment, c'est la volonté qui est la nôtre, de réindustrialiser notre pays. On a des premiers résultats tangibles, mesurables. Réindustrialiser notre pays, reconquérir une forme de souveraineté. Parce que c'est aussi ce que nous a appris cette terrible crise. Il y a des segments où on ne peut pas se permettre d'être dépendant. Donc, il faut montrer à nos concitoyens que leurs représentants ont non seulement compris la force de ces symboles, mais ont la volonté et se donnent les moyens de reconquérir la place qui doit être la nôtre.

Eh bien, nous avons, je le crois, derrière nous, enfin, en tout cas, derrière moi, devant vous, un symbole. Alors évidemment, je le dis tout de suite, ça a été rappelé. C'est une affaire qui m'a personnellement frappée avant que je ne sois Premier ministre, élu de ce magnifique territoire. J'avais été évidemment frappé, sidéré par cette information que j'ai lue dans la presse locale. Je n'avais pas de moyen d'information spécifique. Qui peut comprendre quand, par ailleurs, comme moi, on emprunte l'autoroute A9 comme des centaines de milliers de mes concitoyens, qu'on voit tous ces camions, qu'on nous explique qu'il y a un danger pour la planète à cause des gaz à effet de serre, qu'on renvoie encore et encore davantage de marchandises sur la route au détriment du train ?

Alors, évidemment, quand on rentre dans les explications techniques, il y en a toujours et en l'espèce, il y en avait. C'était plus rentable. Pas forcément, on avait plus investi. Pendant des décennies. Je lis d'ailleurs avec intérêt ceux qui expliquent aujourd'hui que c'est insuffisant, qu'on pourrait faire mieux. Oui, c'est vrai. Enfin, on pourrait faire ressortir les chiffres de ce sous-

investissement majeur de la Nation pendant des décennies qui a abouti au résultat que chacun connaît, que chacun connaît sur le fret ferroviaire puisque c'est ce dont nous parlons. Je m'en tiens à 2000 parce que je pourrais encore remonter avant.

Depuis 2000, les volumes transportés par le train ont diminué de 43 %, ce n'est pas Mathusalem 2000. Le fret ferroviaire français a aujourd'hui une part modale, la part transportée par fret, de 9 %. Tandis que la moyenne européenne est tout simplement au double, 18 %. Mais il y a plus inquiétant : la moyenne européenne augmente encore, il y a des pays qui sont à 30, tandis que nous, on continue de décroître. Façon de dire que nous plombons la moyenne européenne. Il n'y a pas de fatalité pour qui connaît l'histoire de la SNCF.

Je vous signale, vous trouverez des rapports dans les années 50, cher Jean-Pierre, la voiture se développait, les autoroutes non ferroviaires se construisaient et on expliquait que l'avenir de la SNCF était dans le fret. Que les voyageurs utiliseraient le véhicule, vous savez ce qu'il en est advenu. Et les chiffres que je viens de citer pour la période récente montrent qu'il peut nous arriver de nous tromper. Aujourd'hui, en tout cas, il y a au moins, me semble-t-il, un consensus clair sur l'objectif. Alors oui, je le redis, je le revendique devant vous, devenu Premier ministre.

Par ailleurs, je le dis pour la communauté cheminote parce que ça n'est un secret pour personne. Depuis fort longtemps, Jean-Pierre, passionné par les questions ferroviaires sous tous leurs angles, oui, je me suis dit, si tu peux servir à quelques-uns, ce qui est au fond, finalement, la volonté de chacun d'entre nous et, je l'espère plus encore, de celles et ceux qui s'engagent au service des autres, quelles que soient leurs convictions, il faut que tu ré pares non pas cette injustice, cette insulte au bon sens et à l'avenir. Donc, très vite, oui. Après, bien sûr, avoir pris connaissance des données techniques du dossier, j'ai pris l'engagement, c'était en juillet 2020, de rouvrir le train des primeurs. Et je l'ai demandé à mon ministre des Transports qui, je dois le dire, n'a guère eu de difficultés à être convaincu, et au Président, de l'entreprise ferroviaire.

Et aujourd'hui, je viens vous dire d'abord que cet engagement est tenu, tout simplement. Alors, vous avez raison de rappeler parce qu'il faut être précis et complet qu'en réalité, le président FARANDOU vous l'a indiqué, en fait, aujourd'hui, nous n'inaugurons qu'une partie de la réalisation de cet engagement, vous l'avez bien compris. Puisqu'on a procédé, il faut respecter les règles, par appel à concurrence et que l'offre qui a été retenue, Monsieur le ministre, est en fait double. Celle-ci et puis la fameuse autoroute

ferroviaire. Nous venons du Boulou, ligne qui va jusqu'à Gennevilliers. Ce sont bien les deux : si on ne juge, ce serait déjà pas mal, que par ça, on n'a pas le tableau complet. Ce deuxième segment, cela a été dit publiquement, c'est décembre 2021. J'aurais pu attendre que les deux soient en service... Mais j'avais les jambes qui me démangeaient de venir à Perpignan, comme toujours. J'aurais pu attendre les deux.

Mais enfin, il y aura les deux, et les deux, c'est quand même 26 000 camions équivalents qui seront retirés des routes, c'est-à-dire si on parle comme il faut le faire de nos jours, je pense que c'est plus parlant de parler des 26 000 camions pour nos concitoyens que des 25 000 tonnes de CO₂, parce qu'on a du mal à les voir. Pourtant, chacun sait combien ils sont nocifs.

Donc, cet ensemble aura un impact concret et significatif. Je suis donc venu aujourd'hui vous dire que cet engagement pris par mon Gouvernement sera tenu et exprimer, évidemment, mes remerciements à tous les acteurs : l'opérateur, toute la filière, évidemment, l'entreprise ferroviaire. C'est un défi, je le dis et je vais y revenir, pour Fret SNCF. Le ministère des Transports, la DGITM, les marchés d'intérêts nationaux, tout le monde. Tout le monde s'est retroussé les manches, tout le monde a su travailler, bien travailler pour arriver à ce résultat. Et je les en remercie, mais je vais leur dire dans un sens, ce n'est pas fini. Je me réjouis quand même de l'annonce faite par Stéphane LAYANI il y a quelques instants à ma place, parce que c'est la deuxième chose que je veux vous dire, après les raisons qui me conduisent à être devant vous cet après-midi. C'est qu'évidemment, cela n'aurait pas eu grand sens s'il s'était simplement agi de relever une incongruité territoriale en tant qu'élus des Pyrénées-Orientales de vouloir rouvrir ce train. Bien sûr que non.

L'inauguration de ce jour s'inscrit dans une stratégie de reconquête globale et elle est ambitieuse, et je le dis d'emblée, compliquée, très compliquée. D'abord parce que, on le sait, la concurrence est rude. Nous partons de loin. Les ministres, peut-être même les premiers, qui se sont engagés pour une relance du fret ont sûrement été nombreux. Et tout ceci nous conduit à la fois à l'humilité mais surtout au volontarisme. J'aime, disais-je, le fret. Mes goûts personnels entre nous n'ont pas grand intérêt. Tout ceci est une nécessité absolue pour les raisons rappelées parfaitement par le président de la SNCF : il y a un enjeu planétaire et climatique dont je crois, en tout cas je l'espère, que chacune et chacun d'entre nous sommes désormais conscients, qui devient donc une cause planétaire évidemment.

C'est d'ailleurs la difficulté de l'exercice, c'est que tous les Etats, et voyez à qui je pense, n'avancent pas aux mêmes rythmes. Enfin il ne faudrait pas non plus tirer profit que certains prennent du retard pour nous-mêmes nous

affranchir de nos propres responsabilités. Donc oui, nous avons une volonté mais, je le dis devant vous de la manière la plus déterminée, nous avons mis des moyens extrêmement importants, inédits, au service de cette ambition. C'est ça qui, je l'espère, fera la différence.

Il y avait déjà une ambition, bien entendu, Mesdames et Messieurs, avant que je ne sois Premier ministre. Elle était notamment, cher Jean-Baptiste, incarnée dans la loi dite d'orientation des mobilités. Mais je revendique devant vous qu'ayant obtenu la responsabilité dès mon arrivée de bâtir un plan de relance pour faire face à la crise, ou plus exactement aux conséquences économiques de la crise sanitaire, un plan de relance ambitieux, j'ai évidemment fait le choix que le ferroviaire, que le fret ferroviaire, devait trouver une place importante dans ce plan de relance. Je me permets de vous rappeler à toutes et à tous, citoyennes et citoyens ici réunis, que nous ne réussirons pas ce plan de relance si nous ne satisfaisons pas deux objectifs.

Le premier, c'est le plus visible et je le dis avec beaucoup d'humilité mais avec une relative satisfaction, le premier objectif est à notre main. Quel était ce premier objectif ? Vous avez une crise sanitaire qui provoque un effondrement de l'activité économique. Il faut mettre en œuvre des moyens pour inverser la tendance, créer de l'activité, recréer de la croissance, éviter que le chômage explose, éviter que les faillites d'entreprises s'envolent. Cela a été le « quoi qu'il en coûte » et le plan de relance. Chacun peut avoir son opinion, chacun peut faire des polémiques. Moi, ce que je constate, c'est que la France a aujourd'hui le taux de croissance le plus élevé d'Europe, que l'explosion du chômage n'a pas eu lieu puisqu'on est même revenu bien avant l'heure à un taux de chômage inférieur à ce qu'il était à la fin de l'année 2019, que les faillites d'entreprises ne sont pas au rendez-vous et que cette perspective s'éloigne de manière structurelle. Cela ne veut pas dire que la partie est gagnée, vous l'avez bien vu. Cette reprise est forte, elle provoque de l'inflation, de la raréfaction des matières premières.

Bref, on a du boulot, rassurez-vous. On va continuer dans cette voie. Mais il y a un deuxième objectif au plan de relance. Vous savez, on va réinjecter, on va réinvestir en faveur de la croissance. Il faut, c'est indispensable, il faut le faire dans des secteurs stratégiques pour renforcer la France de demain, pour préparer la transition écologique, pour mieux former les femmes et les hommes de ce pays, pour réinvestir dans des segments qui confortent notre souveraineté industrielle et nationale. C'est ce que nous faisons. C'est l'horizon.

Et je suis très heureux, je vous le dis que pour un certain nombre de ces segments, au-delà de la relance, le Président de la République ait dit : nous

devons poursuivre l'effort de manière plus durable. C'est le plan France 2030. Et dans France 2030, je le dis par exemple, qu'est-ce qu'il y a ? Il y avait déjà France Relance. Qu'est-ce qu'on va poursuivre ? Nous avons l'exemple de ce train, Monsieur DJEBBARI lui, parle parfois aussi d'avions. Il y a l'avion à hydrogène, mais dans les trains, il y a beaucoup de recherche et d'innovation à mener, et notamment la capacité de créer des trains beaucoup plus légers. C'est extrêmement intéressant.

Vous savez, partout, on régénère les voies. On n'a jamais fait autant de travaux sur nos voies ferrées parce que, comme l'a dit le président de la SNCF qui s'y connaît, il faut des réseaux pour faire tourner les trains. D'abord des réseaux sûrs, des réseaux modernes. Il n'y a pas besoin d'être un spécialiste du sujet pour comprendre que plus le train est lourd, plus l'infrastructure est coûteuse, doit être entretenue, maintenue de manière régulière, ce que nous n'avons pas toujours fait, il faut le dire. Mais on va investir dans la recherche et l'innovation. Et donc pour le fret ferroviaire, je le dis, je ne veux pas vous égrener les chiffres, mais nous avons fait deux catégories d'investissements ou de dépenses.

D'abord, des dépenses d'investissement de structures dédiées au fret. Ça a été rappelé, un milliard. J'ai rajouté 250 millions dans le cadre du plan de relance et les conventions que nous venons de signer au Boulou en sont la traduction opérationnelle. Là aussi, je le dis au passage, quand je me suis présenté, Mesdames et Messieurs les parlementaires, pour ma déclaration de politique générale, j'ai dit « Je serai le Premier ministre de l'Intendance ». Car, voyez-vous, nous sommes un pays où elle ne suit pas toujours et même où on se perd dans les défauts d'exécution.

Donc c'est important de venir toujours voir si ce que l'on annonce est réalisé. Monsieur le président de la SNCF, il est là, le ministre des Transports, il pourrait vous le dire – ce n'est pas le lieu – que combien ? Une fois toutes les 6 semaines ? Il est dans mon bureau pour demander où nous en sommes. Alors on a un petit tableau de bord de tout ce que l'on décide. Bon, il ne s'en plaint pas trop parce qu'il en profite pour grappiller quelques arbitrages favorables. N'est-ce pas, Monsieur le Ministre, Monsieur le président ? Oui, j'accompagne votre entreprise, mais j'ai des exigences.

Donc, on a investi. Et puis oui, je le dis pour ce train, on a dégagé des moyens pour dire : il y a une distorsion de concurrence entre le rail et la route. Vous en connaissez tous les raisons. Il est justifié que de l'argent public, puisque tel est notre choix politique, vienne le rétablir. Alors, il y a des aides au wagon isolé. Il y a toute une série de sujets techniques dans lesquels je ne voudrais pas vous ou en tout cas me perdre, mais nous avons sur le fonctionnement,

sur l'aide au fonctionnement du train qui est derrière moi et il y en aura bien d'autres, pris des dispositions que l'on m'a d'ailleurs proposé, cher président, vous le savez, puisque j'ai arbitré en ce sens au Parlement, de reconduire dans le cadre du projet de loi de finances pour 2022 en cours d'examen, nous allons prendre des dispositions pour qu'on donne un coup de pouce à des projets comme ceux-là. Il a fallu réinvestir. Cela a été dit fort bien, on l'a vu. Mais oui, si on laisse faire complètement le libre jeu, cela ne marchera pas.

Mais je suis quand même exigeant. Dire 2024, mais qu'est-ce qui va se passer pour 2024 ? Si vous êtes contents de nous aujourd'hui et que vous craignez demain, vous n'avez qu'à conserver les mêmes. Mais au-delà de ça, quel est le signal ? Le signal, ce n'est pas de dire : « On va tout arrêter en 2024 ». D'abord, je ne veux pas trop vous parler de 2024. Je ne veux pas être présomptueux. Mon mandat à moi s'arrête en 2022. Mais le signal, c'est de dire : l'objectif quand même, c'est que ceci, cela s'équilibre économiquement par l'innovation, par la productivité qui n'est pas un vain mot, nous en parlons souvent, y compris pour Fret SNCF.

Bien sûr, il faut être conquérant; Mais je le dis aussi calmement pour rassurer les acteurs, nous serons là pour les accompagner. C'est du donnant donnant. C'est du donnant donnant. Oui, tout ça, il faut que ça aie, il faut que l'avenir économique, que les intérêts particuliers qui sont parfaitement légitimes, là comme ailleurs, rejoignent un jour l'intérêt général. C'est là que nous aurons gagné la partie. C'est le sens, ce n'est pas dire : ah, on va tout arrêter en 2024, mais on verra. On verra, ou ceux qui seront en responsabilités, moi, je décide pour aujourd'hui. C'est déjà pas mal. J'éclaire l'horizon. Mais je vous le dis, nous en parlons souvent. Il faut que ce modèle économique prospère et s'équilibre. Pour ça, il faut investir, investir et investir encore.

Voilà pourquoi je me suis réjoui de ce qu'a annoncé Stéphane LAYANI tout à l'heure, et bien d'autres investissements encore que ce que nous faisons ici.

Voilà, Mesdames et Messieurs, ce que je suis venu vous dire ce soir à Perpignan. Il faut que le train parte, c'est ça, il faut qu'il soit à l'heure pour que Monsieur LAYANI puisse aller l'accueillir à 3h08, et je sais que si par hasard, il arrivait à 3h09, Monsieur LAYANI m'appellerait à 3h10 ; c'est ça. Il pourrait peut-être appeler Monsieur FARANDOU d'abord.

Soyons fiers, soyons fiers de ce que l'on fait. On peut faire sûrement mieux, on peut s'améliorer. Mais je crois que le cap est bon, en tout cas, il est clair. Vous voyez, je vous le dis, parce que j'y crois, parce que tous nos concitoyens peuvent parfaitement, me semble-t-il, comprendre cela. Ils attendent cela. Vous l'avez dit, ils attendent, leur nourriture, ce qu'ils mangent ; ils vont être de plus en plus regardants, n'en doutez pas, sur la façon, bien sûr, dont ces

produits, je ne vais pas vous lancer sur toute notre politique agricole, mais ils vont aussi regarder comment ces produits sont transportés, d'où cela provient et quel est le bilan carbone, comme on dit techniquement de nos jours. C'est comme ça. N'en doutez pas et c'est une très bonne chose. Eh bien, c'est le rôle des politiques non seulement d'accompagner, mais de devancer ces évolutions. C'est tout le symbole de cette réunion et de cette inauguration.

Merci beaucoup.