

Paris, le 21 novembre 2001

**Objet : Note à l'attention de Monsieur Philippe O'QUIN
Ministre Conseiller à l'Ambassade de France en Grande Bretagne.**

L'évolution récente du monde des transports européens renforce l'acuité et la pertinence de Central Railway.

Qu'il s'agisse de la parution du Livre Blanc sur les transports de la Commission, de l'accident récent du tunnel du Gothard venant après d'autres accidents graves en France et en Autriche ou de la difficulté qu'éprouvent les autorités françaises à rouvrir le tunnel du Mont Blanc, tous ces événements montrent :

- les problèmes croissants posés par la circulation routière,
- les phénomènes de plus en plus importants de saturation de **tous** les modes de transport.

Avec la commission de l'Union Européenne, on peut conclure qu'il existe un double besoin :

- celui d'une meilleure maîtrise de la demande de transport et de la politique des transports,
- celui de disposer de capacités supplémentaires de transport, ces capacités devant être dégagées par les modes de transport jugés prioritaires dans le cadre d'un aménagement harmonieux de l'espace européen ; à cet égard, le fret ferroviaire fait partie des priorités choisies.

La Commission juge également que ces objectifs ne peuvent être atteints que si des améliorations radicales sont apportées à l'efficacité et aux performances du système ferroviaire.

Or, c'est exactement dans cette perspective que se situe le projet de Central Railway.

* *
*

L'idée qui prévaut en Europe continentale est de dégager progressivement un réseau de grands axes ferroviaires exclusivement réservé au fret, ou, à tout le moins, offrant une forte priorité pour le fret.

Ce réseau serait spécifiquement équipé en fonction du trafic fret. Il permettrait d'y atteindre en terme de tonnage des trains de longueur des convois, de régularité,... des performances sensiblement améliorées par rapport à celles réalisées sur les infrastructures mixtes d'aujourd'hui.

Ce réseau peut être réalisé par réutilisation d'infrastructures existantes et par la construction de tronçons de lignes nouvelles.

Ces concepts sont à l'heure actuelle très sérieusement discutés pour les liaisons avec l'Italie et avec l'Espagne (ils sont d'ailleurs mis en œuvre en Suisse), avec en particulier le franchissement des obstacles naturels que sont les Alpes (en Autriche, en Suisse et en France) et les Pyrénées (en France).

Mais les liaisons entre la Grande Bretagne et l'Europe relèvent de la même logique et le projet de Central Railway s'inscrit parfaitement dans cette logique européenne. Il bénéficie même de trois atouts supplémentaires :

- comme pour les Alpes et les Pyrénées, il y a un obstacle naturel à franchir... mais l'ouvrage de franchissement performant existe déjà !
- le Channel Tunnel représente le seul point de contact terrestre entre l'Europe continentale et le Royaume Uni. Il concentre tout le trafic terrestre (ce qui n'est pas le cas pour l'Italie par exemple), même si la concurrence des voies maritimes ne doit pas être négligée,
- la géographie économique et physique de la Grande Bretagne permet de relier une partie importante des zones les plus actives du pays au reste de l'Europe par une ligne unique.

* *
*

Pour ces raisons, la SNCF a décidé d'apporter son soutien au projet Central Railway ainsi qu'en témoigne la lettre ci-jointe adressée par le Président Louis GALLOIS à Andrew GRITTEN , Président de Central Railway.

Thierry MIGNAUW
Conseiller du Président SNCF