

INNOVER

POUR FINANCER
LES GRANDES
INFRASTRUCTURES
DU SUD OUEST
EUROPEEN

Actes du
Colloque National
Jeudi 31 mars 2016
Toulouse

LGV Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax, LGV Montpellier-Perpignan,
Ligne de métro Toulouse Aerospace Express, autoroutes ...



Eurosud Transport

Centre de ressources et d'actions

PRÉAMBULE	P5 DISCOURS D'OUVERTURE & INTRODUCTION
P9 L'EXEMPLE DU GRAND PARIS EXPRESS	P10 DES SOLUTIONS POUR LE GP50
P12 MOBILITÉ & PROSPÉRITÉ	P18 LE POINT DE VUE DES COLLECTIVITÉS
P22 L'EFFET LGV	P23 CONCLUSION



PRÉAMBULE

Qu'on le veuille ou non, les gens ont besoin de mobilité, pour le travail, les affaires, les loisirs ou la vie de famille, et c'est particulièrement vrai dans nos régions du Sud-Ouest de la France qui sont des territoires leaders dans plusieurs domaines d'industrie innovants et qui attirent chaque année des milliers de nouveaux habitants en quête de travail qualifié et de qualité de vie. Mais ces territoires sont encore largement sous équipés en infrastructures de transport performantes.

Parmi elles, la LGV Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax baptisée « Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest » (GPSO) fait figure de priorité. L'enjeu est de mettre Toulouse à trois heures de Paris et à une heure de Bordeaux. C'est aussi de desservir les villes moyennes sur le parcours et d'améliorer significativement l'offre ferroviaire médiocre de tout le Sud-Ouest. C'est enfin, l'interconnexion avec l'Espagne vers Bilbao, considérée comme prioritaire par l'Union européenne, à l'instar de ce qui a été réalisée entre Perpignan et Barcelone.

2 mois après le colloque organisé le 31 mars 2016, et après plusieurs années d'atermoiements, de rebondissements et de polémiques, nous avons eu la très grande satisfaction de voir enfin la déclaration d'Utilité Publique du GPSO signé par Alain Vidalies, Secrétaire d'Etat chargé des transports, de la pêche et de la mer.

Il reste maintenant aux partenaires à se mettre d'accord sur les financements : le montant prévisionnel total des travaux s'élève à 9,1 milliards d'euros, dont 6 à 7 milliards pour la ligne Bordeaux-Toulouse.

D'autres projets sont en cours d'élaboration et doivent démarrer sans retard, car l'enjeu est aussi, à terme, de relier l'Atlantique à la Méditerranée (Bordeaux-Marseille), à grande vitesse, en quatre heures, et de finaliser la connexion avec l'Espagne avec la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. L'enquête publique pour ce projet prioritaire européen (avec ses gares, raccordements et tronçon mixte voyageurs-marchandises) devrait être lancée à l'hiver 2016-2017 ; Toulouse-Narbonne reste en attente de relance, mais doit faire partie de ces réflexions pour déclencher les études et programmes, et réaliser ensuite l'interconnexion.

L'attractivité de Toulouse génère des besoins de mobilité très importants et le projet de 3^e ligne de métro Toulouse Aerospace Express (TAE) est désormais en phase active d'études, mais là encore la question de son financement se pose alors que son utilité fait l'unanimité. C'est également le cas de plusieurs axes autoroutiers manquants, dont les procédures sont très avancées et les populations en attente comme Toulouse-Castres, Toulouse-Puigcerda-Barcelone (Axe E9) mais qui peinent à trouver des financeurs.

Il faut donc « innover pour financer ces grandes infrastructures » parce que l'on ne peut pas imaginer que notre pays et que nos territoires en plein dynamisme, cessent de s'équiper et renoncent à leur attractivité pour entrer dans la spirale du déclin.

Eurosud Transport a donc décidé d'organiser un colloque de portée nationale sur ce thème précis. Cet événement qui a eu lieu le 31 mars 2016 à Toulouse a été un véritable succès en réunissant trois cents personnes intéressées et impliquées, acteurs socio-économiques, bancaires et politiques, entreprises, fédérations, associations et élus.

Il s'agissait de faire avancer le débat et de trouver ensemble des solutions, de dégager des propositions concrètes et applicables, aux problèmes de financement des grandes infrastructures, dans un contexte économique fragile. Les solutions sont à portée de main, il faut une volonté commune, politique, au niveau de l'Etat, des collectivités et de l'Union Européenne, et ne pas craindre d'innover avec le secteur privé, dont les ressources permettent tous les espoirs.

Les intervenants l'ont dit haut et fort : l'argent est disponible, il faut montrer union et clarté pour que les investisseurs ne craignent pas de s'impliquer. À la clé, des dizaines de milliers d'emplois, des carnets de commandes pleins pour les entreprises locales, de grands chantiers paysagers ambitieux comme l'a été, par exemple, le viaduc de Millau, et une attractivité accrue. Ce sont des projets aux enjeux sociaux primordiaux, qui soudent les régions de France et solidifient les liens entre les pays, qui garantissent les galons de métropoles européennes à nos grandes villes en entraînant les territoires. De plus, le TGV est un mode de transport sûr qui fait gagner du temps et, pour cette raison, attire nombreux les voyageurs. Il est dix fois moins polluant que la voiture et trente fois moins que l'avion.

L'association Eurosud Transport, centre de ressources et d'actions depuis 1992, tient le rôle d'« agitateur d'avenir » et de fédérateur de tous les acteurs ; elle a organisé ce colloque en y mettant toute son énergie et ses convictions pour l'économie et l'attractivité du Grand Sud-Ouest Européen.



« La construction d'infrastructures de transport est une priorité pour contribuer à la modernisation, à l'attractivité et au désenclavement de nos territoires. »

Mais elle est aussi soumise, aujourd'hui, à des normes techniques et écologiques plus exigeantes et plus chères, « lorsqu'il faut choisir des tracés qui impactent moins la faune, la flore, ou qui génèrent moins de nuisances sonores pour les riverains. »

Trois types de montage financier sont possibles : la maîtrise d'ouvrage public, le contrat de partenariat public-privé, le contrat de concession.

La maîtrise d'ouvrage publique est « le mode de financement le plus simple et le plus direct, il s'appuie sur la participation entre collectivités publiques qui se concrétise dans le cadre de partenariats » et a permis de boucler les chantiers de l'A75 reliant le Massif Central à Montpellier, de la RN124 entre Auch et Toulouse, de la RN88 entre Albi et Rodez, du périphérique de Toulouse entre Rangueil et Lespinet, et des opérations de régénération des lignes ferroviaires classiques réalisées par SNCF-Réseau.

« Le partenariat public-privé permet à la puissance publique de déléguer au secteur privé la conception, le financement, la construction et la maintenance de l'infrastructure en contrepartie du versement par l'opérateur d'un loyer pendant la durée de l'exploitation », ainsi le contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier et la gare nouvelle de Montpellier-Sud-de-France.

Enfin, le contrat de concession correspond au cas où, « de la conception à l'exploitation et à la maintenance, tout est délégué au secteur privé par la puissance publique » : déplacement de l'A9 au droit de Montpellier, projet de mise à 2X3 voies de l'A61 entre Toulouse et Narbonne, projet de liaison autoroutière Castres- Toulouse, LGV Tours-Bordeaux.

« L'Etat entend donc bien s'adapter et adopter une approche dynamique dans la recherche des meilleurs solutions pour financer la réalisation des grandes infrastructures. Une recherche ouverte, avec les autres partenaires financiers publics, en conduisant de manière approfondie l'analyse comparée des différentes solutions de financement possible. »

DISCOURS D'OUVERTURE PAR PASCAL MAILHOS, PRÉFET DE LA RÉGION LRMP





INTRODUCTION PAR JEAN-LOUIS CHAUZY PRÉSIDENT D'EUROSUD TRANSPORT ET PRÉSIDENT DU CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL RÉGIONAL LRMP

« Aujourd'hui, hors l'île-de-France, nous bénéficions de l'espace géographique qui a les gains les plus importants en terme de population et de créations de richesses, mais c'est aussi la région qui a le plus de retard ! »

« Militer pour la réalisation de grandes infrastructures nécessite de la ténacité, des convictions fortes et durables, et une grande cohésion des collectivités concernées avec les acteurs socio-économiques, c'est la mission d'Eurosud Transport depuis sa création en 1992. »

« LA SOLIDITÉ DU COUREUR DE FOND »

« Nous avons la ténacité, les convictions et le souci d'avancer ensemble, avec l'Etat et l'Europe, pour l'avenir et l'intérêt général de cet espace qu'est le Grand Sud-Ouest Européen et où doivent se concentrer, sur 15 à 20 ans, les investissements nécessaires à l'attractivité, la mobilité durable et la mise en réseau des métropoles, des villes et des bassins d'emploi irrigués, dans une dimension inter-régionale et européenne. Militer pour la LGV, ce n'est pas oublier les territoires qui n'auront pas la LGV devant leur porte. LGV, TER, intercités et routes, ont nos soutiens (RN21, Autoroute Toulouse - castres, E9 : itinéraire Toulouse-Ax-les-Thermes-Puigcerda-Barcelone, etc ...»

« Il faut respecter les engagements pris sur le Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest et intégrer la poursuite de la LGV entre Montpellier et Perpignan vers Barcelone, puis la liaison Toulouse-Narbonne pour assurer la continuité de l'axe Atlantique-Méditerranée. » Jean-Louis Chauzy

Jean-Louis Chauzy rappelle la constance de l'action de l'association Eurosud Transport : le colloque de novembre 2012 pour étudier les impacts de Bordeaux-Toulouse-Narbonne à grande vitesse sur l'économie du Sud-Ouest européen ; celui d'octobre 2013, « l'Union sur toute la ligne », qui se déroulait trois mois après l'arbitrage favorable du Premier ministre et de l'Etat, suite aux conclusions de la commission Mobilité 21 qui donne la priorité à la LGV Bordeaux-Toulouse.

Eurosud avait alors réuni dans l'amphithéâtre de la FNTP à Paris, Martin Malvy, Alain Rousset, Jean-Claude Gaysot, les maires de Bordeaux, Toulouse et Montpellier, les départements de l'Aude, des Pyrénées-Atlantiques, et les réseaux des villes concernées, pour un concert de satisfaction mais aussi une affirmation : cette LGV « n'est que la première phase d'un projet global qui doit prendre en compte l'importance majeure des connexions européennes entre Bordeaux et l'Espagne, Montpellier et Perpignan, Toulouse et Narbonne. »

Pour M.Chauzy, « ni Bordeaux, ni Toulouse, ni Montpellier, n'ont vocation à être des terminus. » Au contraire, et plus encore avec la réforme des régions et la fusion de Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, « elles tireraient un grand bénéfice à être reliée plus efficacement entre elles pour conforter les écosystèmes de l'innovation et de la croissance qu'elles ont générés », en visant aussi plus loin : l'avenir est du côté espagnol et des autonomies avec lesquelles nous devons pouvoir resserrer les liens ; le Sud-Ouest européen compte 23 millions d'habitants pour 8,5 millions d'emplois, tandis que l'île-de-France offre à 12 millions d'habitants un bassin de 5 millions d'emplois. Mais il y a encore le mur des Pyrénées, et un frein : le sous-équipement en infrastructures de transport de qualité qui, pourtant, « font partie des outils indispensables pour combattre la désindustrialisation de notre pays », « essentielles au bon développement des activités économiques mais aussi à la qualité de vie. »

« PAS DE CROISSANCE DURABLE POUR LES TERRITOIRES SANS INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT MODERNES. »

Après ces étapes et le temps de la procédure d'enquête publique pour le GPSO qui recoupe celui de la formation des nouvelles régions, Jean-Louis Chauzy relance l'action et avance deux principes : unité et princi- pe de réalité.

L'unité pour déclencher les décisions favorables à l'interconnexion des métropoles du Sud-Ouest européen, avec une priorité : « La démographie de Bordeaux, Agen, Montauban et de Toulouse représente deux fois celle d'Aix et de Marseille ; Toulouse est la quatrième ville de France, elle doit bénéficier d'un raccordement ferroviaire à grande vitesse dans les meilleurs délais, juste après Bordeaux qui sera à deux heures de Paris en 2017. » Quant à Montpellier, elle est déjà à trois heures vingt de la capitale et à moins de deux heures de Lyon.

Au moment du colloque, les partenaires attendent encore avec impatience la déclaration d'Utilité Publique de la ligne. Les deux précédentes, aménagements ferroviaires de Bordeaux-sud et Toulouse-nord, ont été signées entre décembre 2015 et janvier 2016. « Ce sont plus que des gestes politiques significatifs, c'est une marque de continuité. ». Cependant, les collectivités de Midi-Pyrénées cofinancent la LGV SEA Tours-Bordeaux et elles doivent être assurées du démarrage immédiat du chantier Bordeaux-Toulouse immédiatement après la mise en service de SEA, prévue en août 2017.

La mise en service du GPSO a été fixée par le Ministre des Transports Alain Vidalies à 2024 pour la partie Bordeaux-Toulouse et à 2027 pour Bordeaux-Dax. Le coût global de l'opération est de 9,1 milliards d'euros (6,8 milliards pour la seule Bordeaux-Toulouse, chiffre de juin 2011).

Pour la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, dont le projet a été approuvé par le secrétaire d'Etat aux Transports en janvier, l'enjeu est de réunir les conditions pour que l'enquête publique puisse être lancée en 2016. SNCF-Réseau est officiellement chargé de préparer le dossier support de l'enquête préalable à la déclaration d'Utilité Publique de l'ensemble du projet.

Coût de l'opération : 5,5 milliards d'euros (juillet 2014), incluant deux gares nouvelles à Béziers et Narbonne, les raccordements de la ligne nouvelle à la ligne classique et la réalisation du tronçon mixte (voyageurs - marchandises) entre Rivesaltes et Toulouges. Le projet Toulouse-Narbonne doit être relancé pour rapprocher les deux métropoles, avec des améliorations sur les horaires et les cadencements.

Ainsi, Jean-Louis Chauzy réaffirme qu'il faut agir sans tarder, et d'un commun accord ; qu'il n'y a pas de croissance durable pour les territoires sans infrastructures de transport modernes, « indispensables pour conforter nos écosystèmes de l'innovation et de la croissance tout en répondant aux enjeux démographiques et environnementaux de demain », « pierre angulaire » d'un système de transport intermodal pour les voyageurs et les marchandises à l'échelle locale, régionale, nationale et européenne et « chaînons manquants pouvant bénéficier de fonds européens très conséquents », liés au plan Juncker.

Mais, si l'on doit envisager leur financement et leur durée de vie au-delà d'un siècle, on ne doit pas perdre de vue la réalité économique. « La crise des finances publiques et la dette ferroviaire ont favorisé l'émergence de nouveaux montages » : PPP (partenariats public-privé) et concessions. Autres pistes : « Le phasage des projets qui peut permettre un étalement de la dépense » ou l'emprunt à long terme, et « les nouveaux instruments financiers de l'Europe, de la France, mais aussi des investisseurs privés et des fonds souverains. Il y a de l'argent privé disponible pour investir sur les grandes infrastructures. Jusqu'où peut-on aller ? Personne ne peut faire de miracle et aucune collectivité ne peut y arriver toute seule. »

Il faut donc trouver de nouveaux montages adaptés pour financer. C'est l'objectif de ce colloque. « Il nous faut être prêt lorsque ces différents projets arriveront à maturité, sous peine d'accumuler encore le retard. Cette rencontre doit nous permettre de dégager des propositions concrètes et applicables en termes de financement. »

L'UNITÉ

AGIR SANS TARDER !

LE PRINCIPE DE RÉALITÉ

L'EXEMPLE DU GRAND PARIS EXPRESS

Le Grand Paris Express (GPE) est par définition un projet urbain, social et économique d'intérêt national, pour unir les grands territoires stratégiques de la région Île-de-France, et concernera 2 à 2,5 millions de voyageurs lorsqu'il sera achevé en 2030. Il s'agit non seulement d'un chantier de transport, mais de toute une dynamique de développement, amélioration du cadre de vie des habitants, meilleur équilibre des territoires, perspectives durables, logement, emploi, à ce titre soutenu et accompagné unanimement par les élus de tous bords.

« UN CHANTIER COLOSSAL »

Bernard Cathelain est membre du Directoire de la Société du Grand Paris (SGP), structure publique qui associe l'Etat et les élus de la Métropole dans un conseil de surveillance et un comité stratégique, et finance le GPE. L'aménagement global se fonde, d'ici 2030, sur un investissement de 35 milliards d'euros, dont 25 milliards pour le GPE lui-même, comprend des métros automatiques de grande capacité, rapides et fortement cadencés, de nouvelles gares, la réalisation de 200 km de lignes – un chantier colossal pour les tunneliers – et la construction de 70 000 logements pour maîtriser l'étalement urbain que connaît la région.

« Nous allons interconnecter les différents territoires de la région et leurs projets, les relier entre eux sans avoir à passer par Paris. Il s'agit aussi d'ouvrir encore plus la région sur le reste du monde, en connectant les ensembles urbains plus efficacement aux aéroports et gares TGV. » Bernard Cathelain

La mission de la SGP est la conception et l'élaboration du schéma d'ensemble, en assurer la maîtrise d'ouvrage et sa réalisation. La propriété du réseau sera mise à la disposition du syndicat des transports d'Île-de-France et des opérateurs pour en assurer la gestion. Elle a aussi des compétences en aménagement et construction des terrains situés dans un rayon de 400 mètres autour des gares, et participe au plan des transports de la région en finançant des prolongements et la modernisation de lignes existantes.

DES RECETTES DIVERSES : CESSIONS DE DROITS À CONSTRUIRE, REDEVANCES, PÉAGES, ESPACES PUBLICITAIRES.

Le modèle d'investissement global repose sur des recettes fiscales affectées à la SGP et perçues en Île-de-France (Taxes sur l'immobilier de bureaux et les opérateurs ferroviaires), puis sur le recours à l'emprunt de longue durée, prioritairement des emprunts institutionnels (30 milliards d'euros au total). À ce stade, des accords ont été conclus avec la Caisse des Dépôts (4,4 milliards, dont 1 milliard de prêt « croissance verte », amortissable sur 40 ans), et avec la Banque Européenne d'Investissement (1 milliard), sous la garantie explicite de l'Etat. Ces emprunts sont en partie minimisés par quelques subventions ou la cession des droits à construire, et remboursés par des recettes récurrentes, les redevances et péages pour l'utilisation du réseau et, marginalement, par des recettes commerciales comme la publicité dans les gares.

« C'EST UN MODÈLE QUI S'ÉQUILIBRE ET PERMET DE RÉALISER LA TOTALITÉ DU RÉSEAU. »

La Société du Grand Paris a encore la possibilité d'émettre des obligations pour capter les liquidités disponibles sur le marché et une première campagne de notation financière va être lancée. Elle compte par ailleurs solliciter dans la loi de finance, de pouvoir déroger à l'interdiction d'emprunter auprès des organismes autres que publics. Elle est par ailleurs éligible à des financements complémentaires liés aux interconnexions européennes, aux subventions pour la desserte des aéroports (31 millions d'euros).

« L'OBJECTIF EST DE DIVERSIFIER LES SOURCES DE FINANCEMENT. »

Enfin, il y a le « Programme d'investissement d'avenir » (4,4 millions d'euros) pour financer les aspects innovants du projet : une « Fabrique du métro » qui est un espace d'expérimentation où les nouveaux matériaux et services seront présentés, mis en place et testés, avec une station virtuelle ; la gestion des déblais liés notamment au chantier des tunneliers ; un Data Center pour porter le numérique sur les territoires ; géothermie pour diminuer la facture énergétique. »

TABLE RONDE N°1



QUELS FINANCEMENTS MOBILISER AUJOURD'HUI POUR LES INFRASTRUCTURES DE TRÈS LONG TERME ?

LES
SOLUTIONS
POUR LE GPSO

Philippe Duron est Député du Calvados, et président de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) ; il a signé en 2013 le rapport de la Commission Mobilité 21 qui trie sur le volet 70 projets de chantiers listés en France, parmi lesquels la seule priorité retenue avant 2030, concernant la grande vitesse est la LGV Bordeaux-Toulouse.

« Le programme européen de transport dit que, d'ici 2030, toutes les villes qui ont une « stature européenne » doivent être reliées par la grande vitesse. En France, s'il y a une ville qui a une dimension européenne, c'est bien Toulouse. » **Philippe Duron**

Pour l'AFITF, l'idée est de lancer les LGV « quand le modèle économique est compatible avec l'ampleur de l'investissement » et offre « une plus-value en matière environnementale ». Il faut donc « revenir à la raison, être sûr de pouvoir financer les commandes publiques et cibler des projets convaincants. »

« PRÉSERVER UN SAVOIR-FAIRE. »

M. Duron reconnaît que, si la LGV Bordeaux-Toulouse est une priorité, c'est aussi parce qu'il est indispensable de garder le savoir-faire français sur les lignes ferroviaires à grande vitesse. Pour cela, « il faut compter sur les partenariats et les subventions européennes, d'autant plus que l'Etat est limité par le déficit budgétaire et l'endettement de la France. »

Stéphane Viallon est le responsable Secteur Public du Bureau de Paris de la Banque Européenne d'Investissement, outil de la Commission européenne qui alloue et distribue des financements dans le cadre du Plan d'investissement pour l'Europe, le Plan Juncker, et comprend une plateforme de conseil pour soutenir la structuration et le financement des projets. Des fonds souverains, tels que ceux des Emirats et du Qatar, souhaitent investir à long terme ; la BCE leur propose de sécuriser leurs investissements.

NOTATION AAA

« La BEI a été créée en 1957 par le Traité de Rome pour financer des investissements à long terme et des infrastructures qui favorisent la cohésion économique et sociale au sein de l'Union Européenne. C'est une institution financière qui emprunte sur les marchés pour accorder des prêts à long terme, à des conditions favorables du fait de sa taille, relativement modeste, et de sa notation AAA : la BEI a pour actionnaires les Etats membres de l'Union ; la qualité de son portefeuille est rassurante.

Aussi, la BEI a une culture de risque limité et finance des projets sûrs. La mise en place du partenariat avec la Caisse des Dépôts, permet à la BEI de s'appuyer sur un réseau dense pour coordonner les financements et favoriser leur mise en œuvre, y compris pour les plus petites collectivités. Aujourd'hui, banques et secteur privé ont à nouveau des disponibilités, et la BEI étudie des projets plus risqués.

« Les grands projets d'infrastructures ferroviaires en France, notamment la LGV du Sud-Ouest, sont éligibles au plan Juncker. » **Stéphane Viallon**

L'idée du Plan d'investissement pour l'Europe, appelé Plan Juncker, est « d'apporter des garanties ; pas de subvention ni d'apport financier, mais des instruments de financement, via le budget de l'Europe : rehaussement de crédit, obligations de projet qui peuvent permettre de prendre en charge certains risques, de structurer la dette à deux niveaux, senior et junior, et de favoriser la venue d'investisseurs privés pour boucler le plan de financement et alléger une certaine partie du risque. »

Mais cette garantie a un coût et la BEI écarte les mauvais projets selon des critères draconiens, fruits d'une analyse poussée, technique et de rentabilité.

La BEI a regardé l'opération en question dans le contexte de l'époque, à son lancement ; il reste à le faire dans le contexte d'aujourd'hui, à examiner les possibilités d'amortissement sur de très longues durées et autres critères et contraintes légales.

« Il faut que tous les acteurs soient réunis, privés, collectivités et institutions expertes, BEI et Caisse des Dépôts. Alors, la BEI, qui propose aussi une structure de conseil, sera « prête à appuyer les montages. » **Stéphane Viallon**

Gabrielle Gauthey directrice de l'investissement et du développement local à la Caisse des Dépôts, rappelle que son organisme est un investisseur d'intérêt général de long terme, patient, qui est depuis longtemps monteur de projets. A son actif, des chantiers autoroutiers, tramway, métro, concessions avec le viaduc de Millau, rocade L2, partenariat public-privé à Tarbes ; investissement et prêt pour la concession ferroviaire LGV Tours-Bordeaux ; rénovation de ports et infrastructures portuaires (Calais : subdélégation d'infrastructures à l'intérieur d'une concession d'exploitation, montage innovant dans le but d'attirer des investisseurs supplémentaires en « dérisquant » l'investissement tout en gardant une petite part de risque sur le trafic).

La Caisse des Dépôts « ne vient pas comme la cerise sur le gâteau » ; elle peut être sollicitée, grâce à ses capacités d'ingénierie, pour étudier quels sont les meilleurs montages financiers pour tel ou tel projet d'infrastructure, et pour les mettre en œuvre ou y contribuer, dans une période où l'Etat est en retrait.

« Il faut trouver des modèles différents, dans une époque où, paradoxalement, l'argent privé, en particulier de long terme, est là. C'est une question de montage. » **Gabrielle Gauthey**

Les collectivités et l'Etat, dans cette période de taux très bas, peuvent avoir le réflexe de l'endettement, ce que Gabrielle Gauthey appelle le « quick and dirty », plutôt que d'envisager des montages « tiers-investisseur ». Pourtant, du point de vue de la Caisse des Dépôts, tout en gardant la maîtrise d'ouvrage publique, on peut faire appel à des montages de financement externalisés qui ont les avantages suivants :

Ils accentuent la pression économique sur la tenue des délais et des coûts du projet initial, par la présence au capital de la société, d'investisseurs professionnels, d'industriels, de financiers comme la Caisse des Dépôts, qui prennent des engagements de service et de rémunération dans le cadre d'une procédure concurrentielle. Ils améliorent la solidité financière de la collectivité. Les fonds propres apportés par les tiers-investisseurs constituent, du point de vue des prêteurs, un véritable matelas qui peut amortir une partie des risques opérationnels, liés aux surcoûts, aux délais, aux incertitudes du trafic et de la fréquentation. Sans cela, le coût des risques pèse intégralement sur la collectivité.

Le risque de refinancement est externalisé, avantage appréciable en cette période de taux très bas. Enfin, ils permettent la sanctuarisation, au bénéfice des usagers, de l'entretien des infrastructures, dans un programme d'investissement à long terme d'entretien-maintenance.

« Phénomène très latin », selon Gabrielle Gauthey, les français préfèrent payer les infrastructures par l'impôt plutôt que par le péage. Les montages en concession, hormis certains chantiers comme les autoroutes, ne peuvent se passer des subventions publiques. À titre indicatif, pour la LGV Tours-Bordeaux, on compte 4 milliards de subventions publiques. Dans les transports en commun, la part monte jusqu'à 80% et la billetterie a parfois du mal à couvrir les frais d'exploitation.

D'autre part, financer en concession des infrastructures signifie être pris en sandwich entre le seul concédant et le seul usager. La Caisse des Dépôts a été l'inventeur des délégations de service public dans le domaine des réseaux de fibre optique où le risque est partagé et sensé - on compte une dizaine d'opérateurs sur les réseaux télécom. « Quand on a une perspective lointaine d'ouverture à la concurrence, c'est plus difficile. »



« RÉCONCILIER
EFFICACITÉ
ET CONFIANCE
ENTRE LE PUBLIC
ET LE PRIVÉ »

La Caisse des Dépôts pense que les nouveaux contrats de partenariat sont une partie de la solution ; ils offrent de la souplesse, font baisser le coût de la dette porté par le privé, quand le risque est moindre. Ils sont encadrés par des garde-fous, notamment une évaluation économique préalable. Le titulaire peut recevoir une rémunération forfaitaire qui peut en partie réduire les subventions. Avantage par ailleurs de la maîtrise politique : le marché peut prévoir la collecte par le titulaire, au nom et pour le compte du donneur d'ordre public, des recettes payées par les utilisateurs, ce qui revient à laisser au service public le contrôle de la politique tarifaire. Diverses collectivités peuvent s'agréger et financer le projet, même s'ils ne sont les acheteurs in fine, en déléguant l'une d'elles sur le contrat de partenariat. Il est possible de prévoir une participation minoritaire de l'acheteur public. En cas de rentabilité à terme, c'est un contrat gagnant.

Il y a sans doute d'autres moyens innovants et Gabrielle Gauthey a même été témoin, sur des chantiers de réseaux télécom au Mexique, de la mise en place de campagnes de crowdfunding par les collectivités pour pallier la défaillance de la puissance publique.

Thierry Dallard est directeur du Développement France de Meridiam, une structure d'investissement privée d'une dizaine d'années qui a développé et réalisé 45 projets à travers le monde, dont 10 en France, et parmi eux Tours-Bordeaux et Nîmes-Montpellier, en tout 35 milliards d'euros. « Pour paraphraser Clemenceau, la finance est un sujet trop sérieux pour être laissée aux financiers et nous sommes une société d'ingénieurs issus du secteur public comme du secteur privé. » La Caisse des dépôts et la BEI sont des investisseurs de Meridiam, avec des assureurs-vie, des fonds de pension de la fonction publique européenne mais aussi française (Préfon). « Nous sommes chargés de défendre leurs intérêts. Tous les projets en question sont utiles, de service public, et créent de la richesse. Comment on est capable de les financer revient à organiser la maîtrise d'ouvrage. »

« Quand on vient de la structure publique, on a un peu de mal à se faire à cette idée, tellement il est difficile de tenir un programme budgétaire. Mais, pour des raisons qui renvoient à l'évolution de la démographie depuis l'après-guerre, à la masse d'épargne collectée en Amérique du Nord et en Europe de l'Ouest, il y a d'énormes capacités financières pour investir. »

S'il n'y pas de problème pour trouver de l'argent, il faut ensuite honorer ses engagements et rembourser la dette, et là se pose la question de la fiabilité des projets.

« Tours-Bordeaux fait régulièrement la une de l'actualité (Litige opposant la SNCF et Lisea, à propos des conditions de rentabilité, liées aux rotations sur la ligne). Sans issue satisfaisante pour les investisseurs, il sera difficile dans l'avenir de les faire venir en France sur d'autres projets d'infrastructures. Il y a beaucoup d'argent privé mais aussi beaucoup de projets à travers le monde, sur tous les continents.

Dans une concession, il y a une prise de risque. Prendre des risques sur la qualité des entreprises qui travaillent avec nous, on sait faire. Prendre des risques sur le niveau de performance, on sait faire. Prendre des risques sur le PIB d'un pays, c'est déjà plus compliqué. Prendre un risque sur les décisions de la SNCF quant à ses achats de trains et au nombre de passagers, ça devient de plus en plus compliqué. » La concession est parfois un « coup de dé » qui oblige les partenaires à anticiper les risques en surenchérissant le coût du projet.

« IL Y A UNE SOLUTION INTERMÉDIAIRE
QUI EST DE CONSERVER UN PÉAGE PAYÉ PAR L'USAGER. »

« Simplement, plutôt que d'aller dans les caisses du privé, ce péage pourrait par exemple tomber dans l'escarcelle de l'AFITF. Le péage, qui est la source de revenu pour pouvoir réaliser une opération, n'est pas incompatible avec un marché de partenariat. Par exemple, à nouveau dans le domaine des autoroutes, le contournement de Lyon : la Communauté Urbaine du Grand Lyon a procédé à un appel d'offre pour un marché de partenariat qui vise à réaliser les investissements nécessaires à son ouvrage, à s'engager sur 25 ans dans la maintenance, les gros renouvellements et les services d'exploitation, avec perception d'un péage mais pour le compte de la CU. »

« IL Y A ENCORE DES MARGES DE CRÉATIVITÉ ET D'OPTIMISATION. »

Pour M.Dallard, l'organisation de la maîtrise d'ouvrage est un sujet essentiel. On doit aujourd'hui bâtir des programmes solides et réalistes, et faire appel au privé qui sait fiabiliser une trajectoire budgétaire et gérer les ressources humaines.

Christophe Péliissié du Rausas, président de l'Association des Gestionnaires d'Infrastructures Ferroviaires Indépendants (AGIFI), représente Eurotunnel, Lisea, Oc'via, ERE et Synerail, c'est-à-dire les entrepreneurs du Tunnel sous la Manche, des LGV Tours- Bordeaux et Bretagne-Pays de Loire, du contournement Nîmes-Montpellier et des systèmes de signalisation ferroviaires. L'AGIFI est « une jeune association qui est née de la volonté d'acteurs nouveaux dans le secteur ferroviaire, d'acteurs privés, de mettre en commun avec les acteurs historiques, SNCF, SNCF Réseau, SNCF Mobilité, de nouvelles pratiques de financement et de gestion.

Les montages financiers innovants (concessions, marchés de partenariat) fonctionnent dans tous les secteurs d'infrastructures : « il n'y pas de raison que ça ne marche pas dans le secteur ferroviaire. »

Ce sont des contrats à long terme qui mettent les acteurs en concurrence sur 30 à 50 ans, avec une vision d'avenir et, dès le départ, la recherche de l'optimisation et une sanctuarisation des coûts de maintenance. Ils obligent toutes les parties à une structuration des risques à priori et non à posteriori. « L'énergie des débats et de la réflexion, c'est mieux de la mettre au départ du projet, quand il est nécessaire d'anticiper les enjeux et les commandes, et d'essayer de répartir les risques. »

« EN REBATTANT LES RÈGLES DU JEU,
ÉNERGIES ET CRÉATIVITÉ SE LIBÈRENT. »

« Par exemple, le temps de réalisation de Tours-Bordeaux est totalement optimisé, selon les critères de l'AGIFI. Dans les systèmes habituels de maîtrise d'ouvrage, il aurait fallu, pour aboutir, non 6 ans, mais 11. La SNCF a reconnu qu'elle tablait sur plus de 9 ans. Il y a toute une série de risques, y compris les études techniques et administratives, qui sont dans une seule main, et cela fonctionne mieux que si l'opération avait été découpée en vingt zones d'appel d'offre. »

« ON MET LES ACTES TECHNIQUES EN SÉRIE,
DANS UNE FORME D'INDUSTRIALISATION
QUI EST EFFICACE ET FAIT GAGNER DU TEMPS. »

Bernard Cathelain rebondit en précisant que la Société du Grand Paris n'a pas choisi les partenariats dans son montage, même s'il y a des possibilités de mobilisation du privé, parce que « le projet est en évolution constante et n'est pas totalement stabilisé », ce qui est donc la condition d'un partenariat avec le privé. Il n'est stabilisé ni sur le plan technique (tracé, aménagements), ni sur le contexte général (conditions d'exploitation et interventions ultérieures). « La construction d'un projet de métro qui est aussi un projet d'aménagement, ça veut dire en permanence et jusqu'au bout faire des ajustements gare par gare. » Avec ces délais, reports et risques, amener un investisseur privé n'aurait pu être fait que tardivement. Le GPSO lui paraît différent à cet égard.

Bénédicte de Gafferri, chez Natixis, banque de financement, gestion et services financiers du groupe BPCE (Banque Populaire/Caisse d'Épargne), est habituée à travailler sur de grands projets : Contournement Nîmes-Montpellier – financement et conseil.

« IL Y A BEAUCOUP DE FINANCEMENTS DISPONIBLES
AUJOURD'HUI... »

... Mais il y a aussi énormément de concurrence sur ce marché où peu de projets sont sortis ces dernières 11 années, notamment en France et dans le domaine des infrastructures, et parce que le financement par des investisseurs institutionnels s'est beaucoup développé, avec une capacité qui a créé de la concurrence et provoqué une baisse des marges. Cela peut éventuellement réduire l'écart de financement entre la maîtrise d'ouvrage public et le financement sous forme de partenariat.

« FORTE RATIONALITÉ »

Les concessions permettent d'éviter le problème de la dette pour le secteur public mais « ce n'est pas un sujet facile quand le projet n'a pas une forte rationalité » ou quand le concessionnaire se retrouve entre les mains d'un seul client, comme c'est le cas sur la LGV Tours-Bordeaux.

« C'est un secteur d'avenir
qui ne peut pas vivre en
autarcie. L'expérience et
l'expertise de nouveaux
acteurs venant d'autres
industries, avec un autre
regard, est certainement
bénéfique. » **Christophe
Péliissié du Rausas**



« D'ÉNORMES
CAPACITÉS
FINANCIÈRES POUR
INVESTIR. »

« La clarté et la
constance des règles du
jeu sont les éléments
essentiels pour attirer et
garder les investisseurs. »
Thierry Dallard



MOBILITE & PROSPERITE

Didier Lourdin, ancien directeur du développement durable et des transports de l'EPAD, Etablissement public d'aménagement et de développement de la Défense, actuellement directeur et cofondateur de la société Néomodus, apporte un nouvel éclairage avec le prolongement du RER à l'ouest de Paris. « Éole » est chiffré à 3 milliards d'euros, apportés par la puissance publique, la Société du Grand Paris et les usagers.

« À l'origine, il s'agissait de desservir le quartier d'affaires de Paris, une ligne de 8 km depuis la gare Saint-Lazare mais, sans l'audace de le prolonger sur 50 km à l'ouest, le long de la Seine, jusqu'à Mantes-la-Jolie, le chantier n'aurait pas vu le jour. »

C'est un exemple de projet partagé ; desserte de la Défense d'une part et aménagement du territoire d'autre part, notamment auprès de dix villes « qui avaient absolument besoin de cette ligne pour se développer, lancer des projets d'aménagement et de ré-industrialisation (voiture électrique). »

« LES INFRASTRUCTURES DOIVENT SERVIR UN PROJET D'AMÉNAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE »

« Un projet d'infrastructure, s'il n'est pas décloisonné, si on ne l'adosse pas à un projet d'aménagement du territoire, de ré-industrialisation, d'accessibilité de la population aux lieux de formation professionnelle, aux lieux de travail, n'a pas de sens. La finalité, c'est la recherche du bien-être des personnes et de la qualité de vie, l'adéquation entre les compétences des gens et les besoins des entreprises et des bassins d'emploi, le désenclavement et la prospérité des territoires, enfin la lutte contre le changement climatique. »

C'est une mobilité raisonnée qui s'appuie aussi sur l'utilisation d'infrastructures existantes. Le retard français en matière ferroviaire est dû « à des réticences envers les nouvelles technologies ou à la façon d'exploiter les lignes, avec des règlements parfois obsolètes. Il y a une marge de progrès considérable et cela ne coûte pas si cher... »

« L'USAGER DOIT ACCEPTER DE PAYER SA PART »

« La mobilité rapide a une valeur ajoutée, le temps, chiffrée dans les rapports à environ 15 euros de l'heure. Habituer les gens à une mobilité quasi-gratuite revient à laisser l'infrastructure se dégrader. L'utilisateur doit accepter d'en payer le coût, soulageant ainsi l'Etat et les collectivités, dont les budgets seraient mieux utilisés dans l'entretien et le maintien à haute qualité du réseau existant. Cela éviterait par ailleurs ce qu'on appelle les peaux de léopard : des territoires accessibles rapidement et d'autres, déshérités de ce point de vue. »



Marc Abadie, directeur du Réseau et des Territoires de la Caisse des Dépôts, présente le cadre d'intervention de son institution. De par le code monétaire et financier, elle est le partenaire de l'Etat et des collectivités locales. À ce titre, elle met les deux acteurs à parité.

« C'est dans ce cadre-là que nous souhaitons intervenir, en particulier sur les projets de ligne à grande vitesse et les transports urbains qui sont au cœur de nos métiers, et redevenir la caisse des dépôts des territoires sur une base pluriannuelle, avec des engagements de financements globaux, gérés de façon décentralisée par les directions régionales, au plus près des réalités locales, dans un nouvel écosystème. »

TABLE RONDE N°2

INVESTIR DURABLEMENT POUR ACCOMPAGNER LA CROISSANCE DU GRAND SUD-OUEST EUROPÉEN ET SES BESOINS DE MOBILITÉ



« La Caisse des Dépôts peut être à la fois prêteur, investisseur et apporter un outil d'ingénierie. » Marc Abadie

DES MILLIERS D'EMPLOIS À LA CLÉ

L'IMPORTANCE DES POUVOIRS PUBLICS

« Pour l'anecdote, j'étais dans une vie antérieure président du comité de contrôle du Tunnel sous la Manche, et nous savons bien que le modèle concessif dans lequel on affiche, comme l'avait dit Madame Thatcher, qu'il n'y aura « pas un penny d'argent public », ne s'est pas réalisé. »

Tant l'Etat français que l'Etat anglais ont été obligés, par diverses formules, de participer à la construction de cette infrastructure transfrontalière vitale. Ces grands projets nécessitent de faire preuve de beaucoup d'imagination et les pouvoirs publics ne peuvent pas en être totalement absents ; ce n'est pas possible. »

DISPONIBILITÉ DE L'ÉPARGNE

Deux formules d'intervention, par le contribuable et par l'utilisateur, ont été évoquées. La Caisse des Dépôts ajoute l'épargnant. « La CDC, comme chacun le sait, gère l'épargne publique de ce pays et c'est dans ce cadre-là que nous pouvons intervenir auprès des collectivités locales, comme ce fut le cas après le désastre de Dexia. »



Bruno Cavagné, président de la FNTP, Fédération Nationale des Travaux publics, rappelle que la dépense publique induit des créations d'emploi et que les projets de LGV pèsent sur l'activité du BTP. Tout en montrant la solidité et l'engagement de sa fédération, il dénonce le manque de vision, de visibilité, de concertation et de décision dans des projets qui sont de l'ordre du patrimoine commun et améliorent la qualité de vie et les équipements dans les territoires et les villes.

La FNTP déplore un problème d'entretien des infrastructures. Un classement du Forum économique mondial a déclassé la France, du huitième rang en 2008, au dixième aujourd'hui. « Sur les ports et aéroports, souligne Bruno Cavagné, nous sommes 25ème et 15ème. »

COHÉRENCE DE LA POLITIQUE D'INVESTISSEMENT

« Ce qui touche nos métiers du BTP, c'est la baisse des dotations de l'Etat aux collectivités locales, et cela joue sur l'investissement. L'Etat, depuis des décennies, a perdu sa politique d'infrastructure, en tout cas n'apporte plus la cohérence nécessaire. Parmi les 17 propositions que nous avons faites au chef de l'Etat, il y a l'étalement de la baisse des dotations sur cinq ans, pour continuer à investir et garder les emplois. Les financements sont liés à des choix politiques car nous avons les outils. Le tout privé paraît compliqué, avec des billets de train tellement chers qu'on perdrait les usagers. »

Financer avec 58 collectivités est tout aussi difficile, chacun voulant sa gare, ce qui transforme les TGV en TER. Un mélange privé-public semble réaliste. En tout état de cause, plusieurs solutions s'offrent à nous. Quand, d'un côté il y a des besoins, de l'autre de l'argent, si le tuyau ne fonctionne pas, il faut changer le tuyau – ou la loi. »

Didier Gardinal, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Midi-Pyrénées, représentant des entreprises, informe l'assemblée que le fonds chinois CIC dispose de 800 milliards d'euros à investir à l'étranger, avec quatre priorités: les infrastructures, la santé, l'agroalimentaire et les nouvelles technologies « C'est le portrait de notre région ! »

MAILLAGE DU TERRITOIRE ET INTERMODALITÉ

« Nous soutenons à fond la LGV mais nous avons besoin d'un maillage du territoire avec également les axes routiers (Castres-Toulouse), les ports, les aéroports, les TER, le métro (Blagnac-Matabiau), parce que les entreprises ne se trouvent pas qu'à Toulouse ; elles sont implantées dans tous les départements de cette région et un réseau multimodal est nécessaire. La CCI porte cette vision globale. »

DES MILLIERS D'EMPLOIS À LA CLÉ

« Que souhaitent les entreprises ? La flexibilité du travail, des décisions rapides, une bonne coordination : que les travaux se fassent et avancent. » Il reste aussi, pour la FNTP, à anticiper les problèmes de main d'œuvre en créant une cellule LGV-RH avec l'Etat, Pôle Emploi, les Chambres de Commerce et les branches professionnelles. En jeu, des milliers d'emploi, directs ou induits, notamment dans l'hôtellerie-restauration. Il est enfin nécessaire d'adapter les appels d'offre pour que les entreprises régionales puissent bénéficier des travaux et des investissements.

Jean-Michel Vernhes, président de l'Aéroport Toulouse- Blagnac, formule des projets de développement, d'intermodalité et de complémentarité, reléguant dans le passé la rivalité entre TGV et transport aérien.



« Les aéroports de Lyon, Marseille et Toulouse sont au 50ème rang européen ; il nous faut des plateformes régionales plus fortes, avec un développement tourné vers l'europpéen, l'international. »

L'avenir, c'est l'intermodalité, notre faiblesse pour l'instant. Historiquement en France l'aérien et le ferroviaire ont évolué comme deux mondes à part. La troisième ligne de métro sera l'occasion de rapprocher Blagnac et Matabiau, c'est une chance exceptionnelle; un moyen de transport lourd qui permettra également d'irriguer et de soulager cette zone aéroportuaire qui est très dense, très active, et saturée. »





Bordeaux Métropole
Renaut **LAGRAVE**, vice-président de la
Région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes
George **MERIC**, Président du Conseil
Départemental de la Haute-Garonne
Carole **DELGA**, Présidente de la Région
Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées

Bruno **CAVAGNE**, Président de la
Fédération Nationale des Travaux Publics
Didier **GARDINAL**, Président de la
Chambre de Commerce et d'Industrie
Midi-Pyrénées



Jean-Luc Moudenc, maire de Toulouse, président de Toulouse- Métropole, a le souci de répondre aux problèmes de mobilité d'une ville à la démographie galopante (15 000 nouveaux habitants par an), et porte le projet Toulouse EuroSudOuest, un grand projet urbain autour de la gare Matabiau qui comprendra notamment un centre d'affaire de taille européenne desservi par la LGV et la troisième ligne de métro. Des surfaces de bureau et des logements seront également construits à cette occasion.

« DÉMARRER SANS TARDER LES OPÉRATIONS »

« Nous n'attendons pas que la LGV arrive à Toulouse pour démarrer les chantiers. Plusieurs opérations ont déjà commencé ou vont être lancées très prochainement : requalification des espaces publics autour du site, réfection de la rue Bayard, réaménagement du parvis de la gare, transformation des allées Jean-Jaurès en ramblas, etc ... Ce que nous demandons à la SNCF, qui maîtrise les emprises ferroviaires, notamment la plupart du foncier stratégique à reconverter ou à revaloriser, c'est également de démarrer sans tarder les opérations.

LE COMITÉ DES FINANCEURS DOIT SE RÉUNIR À L'INITIATIVE DE L'ÉTAT

« Pour la LGV, c'est l'Etat qui a légitimement la clef. Nous vivons sur un accord de financement dépassé qui date de 2012. Le coût de l'infrastructure a évolué à la hausse et, en même temps, un certain nombre de partenaires se sont mis en retrait. Enfin, il y a les perspectives nouvelles offertes par le plan Juncker sur les investissements d'avenir dans les projets structurants.

La Métropole a pris un engagement de principe à l'époque de M.Cohen ; il est toujours valable et une majorité de gestion très large l'appuie. Nous sommes fléchés à hauteur de 350 millions d'euros, ce qui n'est pas rien. Il suffit que l'Etat nous fasse signe pour venir à la table du comité des financeurs dont nous attendons la réunion depuis longtemps, et nous serons présents. »

LE POINT DE VUE DES COLLECTIVITÉS



Philippe Saurel, président de Montpellier-Méditerranée-Métropole, a organisé en 2015 la conférence des « Villes TGV » et appelle de ses vœux « Le grand chaînon du Sud ». Il prône une re-centralisation des décisions concernant l'aménagement du territoire, en tant que compétence régalienne d'un Etat qui, selon lui, « perd de sa souveraineté de jour en jour. »

« NOS DESTINS SONT LIÉS, DÉORMAIS. »

« La ligne Toulouse-Bordeaux est nécessaire. La modernisation de la voie Montpellier-Narbonne est nécessaire. Le segment manquant de LGV entre Montpellier, Béziers, Narbonne, Perpignan et l'Espagne, est nécessaire. S'il est vrai que le rapprochement avec Paris est utile pour le développement de Montpellier, on ne doit pas arrêter pour autant de moderniser le pays et l'ensemble du Bas-Languedoc.



Michel Duchène, vice-président de Bordeaux-Métropole, en charge des grands projets d'aménagement urbain, se réjouit du rapprochement avec Paris qui sera effectif en juillet 2017 avec un temps de parcours d'environ 2h00. Bordeaux a déjà mis en œuvre divers projets, notamment de grands chantiers d'équipement urbains, pour profiter de l'effet TGV.

« L'ENGAGEMENT FORT DE L'ÉTAT »

« Il a fallu plus de 25 ans pour avoir la LGV. C'est un enseignement pour les politiques : nous devons nous mobiliser pour raccourcir les délais. Et on ne pourra rien faire sans un engagement très fort et très volontaire de l'Etat. »

Alain Juppé, maire de Bordeaux et président de Bordeaux-Métropole, ancien ministre, a adressé une lettre dans laquelle il précise que l'« aventure de la grande vitesse », cet « outil extraordinaire » de développement et de rayonnement, a pu se concrétiser entre Tours et Bordeaux grâce à un financement « très novateur » et après plus de vingt ans d'études et de procédures.

Mais Alain Juppé souhaite que Bordeaux ne demeure pas un terminus mais qu'elle se positionne « au centre d'un réseau de TGV nombreux et cadencés », à deux heures de Paris, une heure de Toulouse avec un prolongement, à terme, vers la Méditerranée ; une heure de Biarritz-Bayonne et après la connexion avec la LGV espagnole, deux heures de Bilbao et trois heures et demi de Madrid. Les grandes métropoles tirent la croissance dont bénéficient les villes moyennes et les territoires irrigués, sur les plans économique, culturel, touristique et universitaire.

DE NOUVEAUX MODÈLES DE FINANCEMENT.

« C'est la première fois qu'une infrastructure ferroviaire est réalisée en concession. Dans cette période de difficultés budgétaires, les pouvoirs publics n'auraient pu faire face à un investissement aussi important (7,8 milliards d'euros) si le secteur privé ne s'était impliqué comme il l'a fait dans cette opération. L'Etat et les collectivités locales financent, à parité, 44,7 % de l'investissement, le reste étant apporté par le concessionnaire. » écrit-il.

Parmi les nouveaux modèles de financement, le partenariat public-privé « ne saurait suffire » mais le plan Juncker, « s'il est prolongé », permettrait, en garantissant les emprunts bancaires, de réduire les coûts.

M. Juppé imagine des modalités additionnelles et originales, telle la valorisation du patrimoine de la SNCF ou l'affectation de recettes fiscales. « Dans tous les cas, il faut prendre en compte le fait qu'avec ces grandes infrastructures, on investit pour un siècle et plus. »



« L'INTERCONNEXION DES MÉTROPOLIS DU SUD-OUEST EUROPÉEN EST UN ENJEU MAJEUR. »

« LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL VEUT ÊTRE PARTENAIRE, MAIS À SA PLACE »



Alain Rousset, président du Conseil régional d'Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes et Député de la Gironde, a la même vision à long terme et cherche lui aussi des solutions pour innover dans le financement des grandes infrastructures.

« RAISONNER SUR UN SIÈCLE »

« Il y a plusieurs pistes. Au Japon, on a notamment organisé la dissociation de l'infrastructure et du foncier. On investit pour cent ans. Le système d'emprunt et de prêt doit être calculé sur le très long terme, plus de 40 ans. Ensuite, il est possible de raisonner en termes de valorisation du foncier, notamment autour des gares. Cette valorisation ne doit pas se traduire en enrichissement sans cause ; le bénéfice de l'investissement immobilier devrait pouvoir alimenter le projet global. »

FISCALITÉ ÉCOLOGIQUE

L'Europe favorise les PPP mais « ce modèle coûte cher par définition car les entreprises sont obligées d'emprunter et doivent à un moment, non seulement payer leurs actionnaires, mais aussi les banques. » L'Etat a donc son rôle à jouer. « Le Grand Emprunt nous a permis de faire beaucoup de choses sur les plans universitaires et de la recherche, il ne paraît pas incompatible d'investir plus fortement dans les grandes infrastructures. »

M. Rousset reprend aussi la piste de la taxe carbone, d'une vignette poids-lourds. « La France est l'un des rares pays à ne pas avoir poursuivi la mise en place d'une fiscalité écologique. Elle permettrait d'assurer l'autofinancement des grands projets publics comme le ferroviaire. »

« UN OUTIL POUR TOUS »

« Un sondage de la SNCF en Aquitaine et Bordeaux a montré que plus de 57 % des réponses positives émanent des jeunes. Le TGV n'est pas un train réservé aux cadres supérieurs et on peut comparer son usage et son utilité à ceux du métro de Paris. »



Renaud Lagrave, élu landais, vice-président de la région Aquitaine-Poitou-Charente, chargé des Grands projets d'aménagement urbain, assure que les grands projets d'infrastructures dans le Sud-Ouest de la France sont désormais prioritaires.

« LE FONCIER EST LE NERF DE LA GUERRE. »

« Au-delà des sujets indéniables que sont les lignes à grande vitesse et les questions environnementales, il y a les trains de tous les jours. Nous avons besoin d'une modernisation des voies et des outils des trains du quotidien. Nos concitoyens qui sont à quelques heures de Bordeaux ou des capitales départementales et infra-régionales, méritent d'avoir des trains, y compris sur les nouvelles voies, qui soient confortables et rapides, du matin au soir. »

C'est une question de relance économique. Sur Tours-Bordeaux, il s'agit de dizaines de milliers d'emplois et nous avons fait en sorte de rapprocher les entreprises de celles et ceux qui cherchent une formation ou un emploi sur leur territoire. Et nous avons continué, au sud de Bordeaux, à réaliser des acquisitions foncières, un choix politique que nous portons seuls. »

« C'EST NOTRE TOUR ! »

« En ce qui concerne les emprunts à très long terme, posons la question : depuis combien de temps sont en service les lignes de la SNCF qu'aujourd'hui on régénère ? Plus de cent ans ! Les coûts des nouveaux projets paraissent exorbitants mais il ne s'agit pas d'amortissement à 20 ou 40 ans. »



Georges Méric, président du Conseil Départemental de la Haute-Garonne, répète que le vrai problème est d'inventer un nouveau moyen, original, de financer la LGV, ce chantier nécessaire, sans en appeler à l'Etat « car l'Etat ne peut plus ». De plus, le Département ayant perdu la compétence générale et la compétence de transport, il estime avoir lui-même d'autres priorités budgétaires, notamment la construction de collèges.

La Haute-Garonne a signé un accord de participation sur Tours-Bordeaux parce que c'est le premier maillon de Toulouse-Paris. « Mais nous demandons la sécurisation du projet Bordeaux-Toulouse avant de payer pour Bordeaux-Tours. »

J'attends le décret d'utilité publique et un nouveau plan de financement crédible, avec de vraies recettes à l'appui (client, contribuable, activités annexes), et une amélioration du système. »

Carole Delga, présidente de la Région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, avec deux métropoles : Toulouse et Montpellier, est concernée au premier chef par l'ensemble des grands projets d'infrastructures du Sud-Ouest européen et par leur financement. Elle lance un « plan Marshall » et vient d'annoncer les Etats Généraux du Rail pour juillet 2016

La Région LRMP est la plus attractive de France et accueille chaque année 50 000 nouveaux habitants, l'équivalent d'une ville comme Narbonne ou Albi, et Mme Delga se félicite des nombreuses entreprises qui y fleurissent, ces « pépites » dans l'agroalimentaire, l'agriculture, l'aéronautique, le spatial, le tourisme, le numérique, les énergies renouvelables, la bio-santé...

« Mais nous sommes pour l'instant la région la moins bien desservie par la grande vitesse et cela ne peut pas continuer ainsi. Nous avons deux métropoles, la 4ème et la 7ème ville de France et notre région est un carrefour, historique et économique : nous avons besoin d'une liaison très forte avec Paris mais également avec tout le sud de l'Europe, l'Espagne et Barcelone, et la poursuite de l'arc méditerranéen, avec le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan que je soutiens et dont je souhaite que l'enquête publique démarre à l'automne. Nous travaillons également à réactiver le projet Toulouse-Narbonne dans le cadre du CPER et aussi avec la SNCF. »

UN TICKET POUR L'AVENIR

Carole Delga estime qu'il faut avoir « pour ces infrastructures, une vision globale d'aménagement du territoire et une stratégie d'ensemble ; favoriser le fret longue distance en mobilisant des crédits européens, mais aussi soutenir les indispensables connexions régionales. » De fait, la Région LRMP étudie une stratégie d'intermodalité de la LGV, du TER, de la route, des aéroports, des ports (qui sont « la chance de la nouvelle région », propriétaire pour l'instant de Port-La-Nouvelle et Sète), également le fluvial avec le canal du Rhône qui arrive jusqu'à Sète. « Nous devons faciliter les déplacements, aussi bien quotidiens qu'exceptionnels, avec le titre de transport unique qui sera de la compétence des régions dès le 1er janvier 2017. »

UN « PLAN MARSHALL POUR LE BTP »

Le « plan Marshall » de soutien au BTP a pour but d'équiper la région, avec des investissements ferroviaires mais aussi une priorité pour l'accessibilité des gares, la construction de nouveaux lycées et des outils financiers pour aider les classes moyennes à investir dans la transition énergétique au bénéfice des petites entreprises ; des chantiers qui offrent de la visibilité au BTP et qui sont pourvoyeurs de milliers d'emplois.

OÙ TROUVER L'ARGENT ?

Concernant l'emprunt à long terme, Carole Delga constate que « nous sommes au mieux sur des dispositifs de 40 ans et, sur de telles infrastructures, nous pourrions aller plus loin ; c'est un sujet sur lequel nous travaillons avec la BEI. »

La fiscalité : une taxe sur les poids-lourds en transit international est à l'étude.

Les partenariats : « Nous réfléchissons à une complémentarité avec le privé, car Bordeaux-Toulouse sera rentable, sachant qu'il y a des limites ... Il faut un financement stable et à long terme. »



« NOUS DEVONS AVOIR POUR CES INFRASTRUCTURES UNE VISION GLOBALE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE. »

L'EFFET LGV

L'ensemble des intervenants s'accorde sur l'indéniable et positif effet LGV qui se mesure en terme d'attractivité, d'équilibre et de maillage renforcés des territoires, d'ancrage régional des entreprises, et bien sûr d'emploi – Alain Rousset déclare qu'« un emploi sur le chantier de la LGV correspond à deux emplois et demi ». La sous-traitance gagne des marchés, les compétences sont de haut niveau et il y a la perspective de la maintenance après la mise en service.

M. Abadie rappelle que La Caisse des Dépôts favorise les modèles économiques qui prennent en compte les retombées des grands équipements. À Strasbourg, rappelle-t-il Abadie, le TGV a déjà créé 90 000 nuitées supplémentaires dans l'hôtellerie, et 50 000 de plus à Nancy. Ces retombées, la Caisse des Dépôts est donc prête à valoriser, au côté des acteurs publics, et à les intégrer à des modèles « tournés vers un aménagement équilibré des territoires. »

« LE BTP PEUT CRÉER 10 000 EMPLOIS. »

M. Cavagné cite en exemple le chantier Tours-Bordeaux qui a créé localement près de 8000 emplois, dont 1400 d'insertion, et 75 % des gens sont restés dans le monde du BTP. « Dans notre pays où, en ce moment, il y a beaucoup de problèmes de cohésion sociale et nationale, le BTP a un rôle essentiel à jouer, sous réserve que les projets soient cohérents, avec de la visibilité. »

AU BÉNÉFICE DU FRET LOCAL

M. Lourdin estime qu'une LGV, outre le gain de temps, offre l'opportunité de dégager les infrastructures ferroviaires au profit du trafic de TER, et surtout du fret local. Sur les lignes existantes, l'explosion du trafic TER, « qu'il faut saluer », a eu notamment pour conséquence de supprimer les manœuvres de fret, qui prennent du temps et dont l'opérateur SNCF, du coup, s'est débarrassé.

Le fret ferroviaire a considérablement baissé en 40 ans, au profit de la route, et un rééquilibrage des modes de transport s'impose. « Avec l'arrivée d'une ligne telle que Bordeaux-Toulouse, et Montpellier-Perpignan vers Barcelone, on récupérerait des sillons pour le fret local. Cela permettrait de redynamiser les plateformes de logistique urbaines, connectées aux ports et de recréer des emplois locaux, dans une économie circulaire. »

« QUAND LA LIGNE SERA LÀ, ELLE NOUS AMÈNERA DU DYNAMISME ET DE L'EMPLOI. »

M. Duchène a bon espoir que des entreprises et start-up d'Île-de-France, grâce à la LGV et à un cadre de vie attractif, s'installeront nombreuses à Bordeaux. Les Bordelais ont anticipé les effets de la LGV en lançant, dès 2009, une grande opération d'intérêt national autour de la gare, « Bordeaux Euratlantique », un écoquartier original et dynamique, d'affaires et d'habitat, et qui permet déjà d'accueillir à la fois les entreprises et les voyageurs dans de meilleures conditions.

À Toulouse, Jean-Luc Moudenc affiche au sein de la municipalité et de la métropole l'ambition de recomposer le quartier de la gare Matabiau et de ses environs «avec une mixité de fonctions, une dominante économique très affirmée, et réussir ce que nous attendons depuis des décennies, étendre le centre-ville de Toulouse. »



« On l'a rappelé à juste titre aujourd'hui, le montage financier pour la construction du métropolitain de Paris, au lendemain de la grande guerre, a été pensé pour un siècle ! Le pays était exsangue au plan humain et au plan économique et, quand il a fallu boucler le financement, il a été levé un grand emprunt pour une durée de 50 ans, que nous avons fini de rembourser en 1974. »

UN DISCOURS PUBLIC PARTAGÉ

« Nous sommes en effet avec ces projets dans des visions à très long terme. Nous devons tenir un discours public partagé pour porter les investissements nécessaires et réussir l'interconnexion du grand Sud-Ouest, entre les trois métropoles, les territoires intermédiaires, l'Arc Atlantique, la vallée du Rhône, la Méditerranée, et il nous faut aussi des liaisons efficaces avec l'Espagne, le Pays Basque et la Catalogne.

Nos régions, de part et d'autre des Pyrénées, représentent 23 millions d'habitants et 8,5 millions d'emplois ; à titre de comparaison, l'Île-de-France compte 12 millions d'habitants pour 5 millions d'emplois. Nous sommes leaders mondiaux dans beaucoup de domaines : aéronautique, espace, systèmes embarqués, numérique, santé, agroalimentaire, viticulture, tourisme et bien d'autres compétences. Nous avons, grâce à nos métropoles, des écosystèmes de l'innovation, de la croissance, qui tirent vers le haut le reste du territoire. »

Nous portons un vrai projet de développement et d'aménagement durable pour le grand Sud-Ouest européen.

« Il faut donner des perspectives et de l'espérance à la jeunesse, aux populations et aux entreprises. »
Jean-Louis Chauzy

CONCLUSION PAR JEAN-LOUIS CHAUZY

PRÉSIDENT D'EUROSUD
TRANSPORT ET
PRÉSIDENT DU CONSEIL
ÉCONOMIQUE, SOCIAL
ET ENVIRONNEMENTAL
RÉGIONAL LRMP

UNE VISION GLOBALE

Nous devons porter, comme l'a très bien expliqué **Carole Delga**, une vision globale et assumer l'intermodalité. Inclure dans cette vision globale les aéroports, les ports fluviaux et maritimes ; notre région en compte désormais 4 : Loudun L'Ardoise, Sète, Port la Nouvelle, Port Vendres ; les plateformes logistiques multimodales comme celles de Perpignan et du Boulou qui recèlent des capacités de développement économiques importantes.

Cette vision globale et de long terme doit appréhender les deux côtés des Pyrénées qui demeurent un obstacle aux échanges parce que nous avons des infrastructures de communication imparfaites. Nous ne devons pas abandonner le chantier de traversée centrale par ferroutage, projet prioritaire européen, question ouverte et non réglée.

LE PRINCIPE DE RÉALITÉ

Mais comme l'a rappelé **Georges Méric**, quand nous nous exprimons nous devons tenir compte du principe de réalité et « ne pas raconter d'histoires à des gens qui ne les croient plus. » L'Etat ne peut pas tout faire et les collectivités ont des difficultés financières indéniables. L'expérience du financement de la LGV Tours- Bordeaux l'a démontré. L'investisseur privé a assumé, mais les collectivités ne peuvent pas suivre aux conditions qui ont été fixées. Carole Delga l'a indiqué, il faut aujourd'hui changer de modèle d'investissement pour tenir les délais, avec un phasage et dans la durée, c'est-à-dire à très long terme. Il faut établir un calendrier pour qu'en deux décennies on raye nos retards.

DE L'ESPÉRANCE

Cependant, aujourd'hui, Eurosud Transport a réussi son pari : redonner des perspectives aux projets. « Je me félicite d'avoir entendu les intervenants de ce colloque avancer plusieurs pistes sûres et originales pour le financement des grands projets : fonds privés, fonds souverains, épargne publique ; et la Caisse des Dépôts a démontré sa position centrale, par ses différentes fonctions. La suite appartient aux grandes collectivités qui doivent solliciter les ministères concernés et le Chef de l'Etat pour faire avancer les procédures ; la DUP du GPSO en priorité pour que l'ors de l'inauguration de Tours-Bordeaux on célèbre aussi le lancement de Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.

Comme l'a dit **Renaud Lagrave**, c'est notre tour ! C'est le tour du Sud-Ouest européen de savoir capter dans la durée les financements nécessaires pour nous mettre à niveau. Ce doit être la priorité de l'Etat !





Eurosud Transport

Centre de ressources et d'actions

www.eurosud-transport.com

Contacts

Florence Faurie – Assistante de Direction : +33 534 411 839

Valérie Cormier – Directrice : +33 615 096 146

Eurosud Transport - 5 rue Dieudonné Costes - 31700 Blagnac
contact@eurosud-transport.com

Ce colloque a bénéficié du soutien de :



Eurosud Transport agit aussi avec :

