

## CONTRIBUTION AUX ASSISES NATIONALES DE LA MOBILITE

### 1/ Préambule :

Association loi 1901 créée en 1991 à Toulouse, Eurosud Team regroupe de grandes collectivités ainsi que des acteurs socio-économiques majeurs des régions Occitanie et Nouvelle Aquitaine.

L'association a pour objet de contribuer, dans les régions du Sud-Ouest Européen, au développement de réseaux de communication performants pour les voyageurs et les marchandises, favorisant les échanges et prenant en compte l'aménagement équilibré du territoire, le respect de l'environnement, les caractéristiques internationales et européennes et le développement durable.

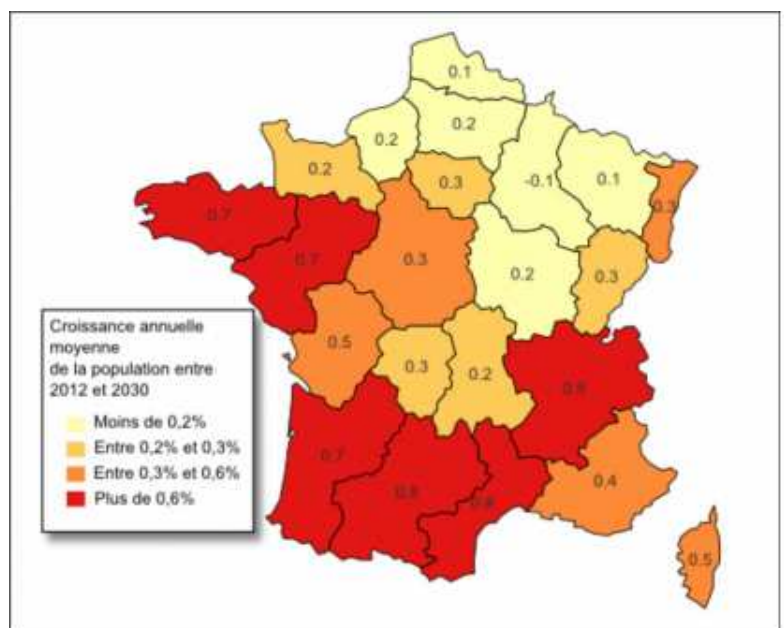
Notre contribution aux « **Assises de la Mobilité** » lancées par le gouvernement français en septembre 2017, porte principalement sur la réalisation de la 2<sup>ème</sup> phase du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO – LGV Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax) ainsi que sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), chaînon manquant du corridor prioritaire européen n°6, dit « Corridor méditerranéen ».

Ces deux infrastructures dont les études et les procédures ont démarré il y a plus de 25 ans sont en effet concernées par la « pause » qui a été annoncée en juillet 2017 suite à l'inauguration des LGV Sud Europe Atlantique et Bretagne Pays de Loire. Dans ce cadre, elles font actuellement l'objet d'un réexamen par le « **Conseil d'Orientation pour les Infrastructures** » chargé de préparer la « **Loi d'orientation des mobilités** » qui devra notamment fixer pour les 5 ans qui viennent les priorités d'investissement de l'Etat.

Les raisons invoquées pour marquer cette pause sont légitimes : priorité aux transports du quotidien, recherche de trajectoires financières durables, programmation des investissements. Mais elles ne peuvent justifier un abandon pur et simple de ces deux projets déjà engagés depuis 25 ans.

L'Etat stratège doit préparer aujourd'hui la France de 2040 et les investissements nécessaires à l'attractivité du pays au sein de l'Europe. Un quart de la France n'est pas à jour de ces investissements. Il faut mettre en œuvre un rattrapage qui garantisse l'interconnexion des métropoles du Sud-Ouest européen avec de nouvelles infrastructures ferroviaires pour les voyageurs et le fret.

Toulouse, 4<sup>ème</sup> ville de France et les 6 millions d'habitants de l'Occitanie ont besoin de ces infrastructures ferroviaires modernes pour répondre aux enjeux de mobilité engendrés par la très forte croissance démographique et le dynamisme économique du Sud de la France.



Source : INSEE, Omphale 2010 (scénario central)

## 2/ Le dynamisme économique et démographique du Sud de la France génère une forte augmentation de la demande de mobilité

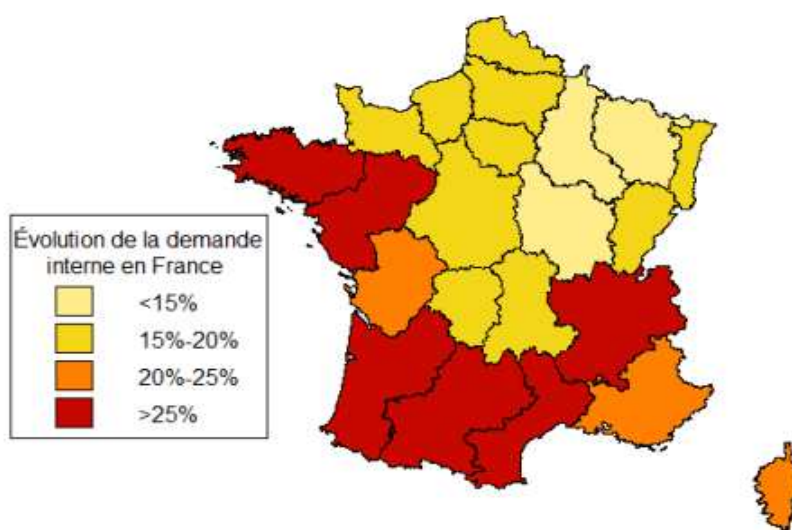
La région Occitanie accueille chaque année **50 000 habitants de plus**. Ces nouveaux arrivants se concentrent essentiellement dans les métropoles, mais pas seulement.

Avec 1,2 million d'habitants, l'aire urbaine de Toulouse bat tous les records d'attractivité, avec une croissance de **15 000 habitants/an** et la création de **28 000 emplois** nouveaux de 2009 à 2014. Sur ces 20 dernières années, ce sont 150 000 emplois qui ont été créés.

Cette croissance produit des besoins de mobilité considérables et **ces tendances devraient se poursuivre au moins jusqu'en 2030**. L'Occitane fait partie des régions françaises où la demande est la plus forte mais elle est la seule à ne pas bénéficier de la grande vitesse ferroviaire.

Rennes, Bordeaux, Marseille et Montpellier sont désormais dotées de LGV pour répondre à leurs besoins de mobilité. Toulouse doit être la prochaine priorité et ne doit pas être pénalisée du fait de son plus grand éloignement de Paris, bien au contraire.

Évolution de la demande interne à la France entre 2012 et 2030  
(déplacements émis ou attirés par les régions)



Dans le même temps, les études de la ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan doivent être poursuivies. Le littoral languedocien est extrêmement fréquenté mais presque exclusivement par la route. Le corridor méditerranéen est le plus chargé d'Europe et ce projet est le chaînon manquant. **Aujourd'hui, on va plus vite de Perpignan à Madrid que de Perpignan à Marseille ou Paris. C'est incompréhensible pour les habitants et pour les visiteurs.**

## 3/ GPSO et LNMP offrent aussi de nouvelles capacités pour les trains du quotidien et le fret

La forte demande de mobilité de Toulouse et de ses périphéries repose essentiellement sur le mode routier, créant des épisodes de congestion de plus en plus pénalisants pour toutes les activités métropolitaines : trajets domicile-travail, domicile études, circulation des professionnels, du fret, accès à l'aéroport, etc ...

Le projet GPSO inclut des aménagements capacitaires au sud de Bordeaux (AFSB) et au nord de Toulouse (AFNT) qui bénéficieront directement aux transports du quotidien et sans lesquels, de l'avis de tous les experts, aucune amélioration ne sera possible.

**Pour Toulouse, les AFNT doivent permettre de bâtir une toute nouvelle offre de transport du quotidien dans l'une des zones les plus saturées concernant le mode routier. En interconnexion avec le métro (ligne B + future ligne TAE), les AFNT représentent une opportunité historique de transformer l'étoile ferroviaire de Toulouse, de requalifier 7 gares périurbaines, aujourd'hui très mal utilisées pour les transports du quotidien et de retrouver des capacités pour du fret ferroviaire.**

Pour le reste du projet, le débat public a tranché en 2005 la question entre la requalification de la ligne existante, dit « scénario optimisé » ou la construction d'une voie nouvelle. Un groupe d'expert de l'Université Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL), réputée mondialement pour ses compétences et son

indépendance a ré-analysé en juillet 2015 les études produites par les opposants à la LGV et par le maître d'ouvrage et a chiffré précisément les deux options ainsi que les performances attendues.

Options	Investissements d'infrastructures	Gains de temps entre Bordeaux et Toulouse	Coût à la minute gagnée
Requalifier la ligne actuelle	3,4 milliards	19 à 20 minutes	230 millions
Construire une nouvelle ligne à grande vitesse	5,7 milliards	49 à 56 minutes	125 à 140 millions

La FNAUT s'est également penchée sur le sujet en septembre 2015 et corrobore ces chiffres : « Une modernisation de la ligne existante Bordeaux-Toulouse peut réduire au mieux de 10 minutes la durée du trajet, pour un coût de 2 milliards d'euros (suppression des passages à niveau remplacés par des passages supérieurs ou inférieurs, adaptation de la signalisation, renforcement de l'armement de la voie et des installations électriques, installations de sécurité ...). Au-delà, on atteint le déraisonnable avec des coûts de la minute gagnée économiquement inacceptables car le report modal reste faible à cause des temps de parcours non-compétitifs. **Or le report modal est un des enjeux principaux du GPSO, particulièrement pour des raisons environnementales.**

De plus la coexistence de trains circulant à des vitesses très différentes sur la ligne maximisée en réduit énormément la capacité, au détriment des TER et des trains de fret. Cette solution ne peut en aucun cas répondre aux enjeux présents et futurs. »

C'est la même chose pour LNMP. Il sera impossible de dégager suffisamment de sillons pour assurer de façon performante la relation Toulouse-Montpellier devenue prioritaire pour l'Occitanie. Comment développer les trains du quotidien sur cet axe et atténuer la thrombose routière sans cette nouvelle offre de transport ?

Comment pourrions-nous atténuer le flux des 10 000 camions/jour qui passent à Perpignan sans nouvelle infrastructure ferroviaire ?

L'usage du train dans nos territoires est faible, certes et cela ne facilite pas les investissements lourds que nécessite la modernisation du réseau ferroviaire. Mais cela est vrai surtout là où les infrastructures sont obsolètes et sous-dimensionnées. Là où on a investi, la fréquentation augmente. C'est le cas dans l'ex-région Midi-Pyrénées qui a investi 4,7 milliards d'Euros depuis 15 ans dans les TER et qui affiche la meilleure fréquentation des TER en France.

#### **4/ Il n'y a pas de croissance durable sans infrastructures de transport modernes**

Toulouse-Paris est la ligne aérienne la plus chargée d'Europe, avec plus de 2.5 millions de passagers par an. C'est une très belle réussite, mais il ne faut pas minimiser les effets de ce quasi-monopole qui est imposé aux toulousains.

Les petites entreprises qui sont les plus créatrices d'emploi et d'innovation payent le prix fort pour faire circuler leurs collaborateurs par avion. Cela pèse réellement sur leurs coûts de fonctionnement. Elles demandent plus de choix, plus de flexibilité, plus de tarifs. Allégées de certains coûts, certaines pourraient créer des emplois. C'est ce qui ressort des témoignages recueillis lors des mobilisations organisées à Toulouse et à Perpignan à l'automne 2017.

Toulouse-Paris de centre à centre en 3h00, connecté au WIFI, avec la possibilité de travailler confortablement pour 2 fois moins cher qu'en avion, plus d'un en rêvent ! Depuis juillet 2017, les ventes de billet sur Toulouse-Paris en 4h10 ont plus que doublé. En 3h10, ça changerait tout.

Au contraire, si le projet GPSO est abandonné, il existe un risque réel de déclassement de la métropole toulousaine par rapport à Bordeaux et à Marseille. Il sera impossible de lutter à armes égales. Les effets se font déjà sentir dans le recrutement des cadres, des étudiants de haut niveau, etc ...

GPSO, c'est aussi Toulouse-Bordeaux en 1h00. Cela veut dire que plus personne ne prend sa voiture pour ce trajet. Cela crée une situation inédite entre deux métropoles « à forte matière grise », parmi les plus dynamiques de France et qui totalisent 2,5 millions d'habitants, soit la population d'Aix-Marseille.

Aujourd'hui, elles ont des atouts mais elles n'ont pas un poids suffisant en Europe. Aucune des deux n'atteint seule la masse critique. Elles ne pourront l'atteindre qu'en renforçant leurs coopérations. La LGV Bordeaux-Toulouse y contribuera fortement, en favorisant de nouvelles synergies entre elles. L'exemple du pôle de compétitivité Aéronautique, espace et systèmes embarqués, basé sur les deux métropoles en est la démonstration. Il existe au plan mondial.

Il en va de même pour Toulouse et Montpellier. Comment pourrions-nous construire les synergies nécessaires entre les deux métropoles de cette nouvelle méga-région en ne disposant que d'une autoroute, déjà totalement saturée ? Les acteurs socio-économiques de l'Occitanie payent là aussi le prix fort en termes de fatigue, de sécurité routière, d'heures de travail perdues, de pollution et de consommation de GES.

Ces investissements, nos territoires, nos entreprises, en ont besoin aussi pour renforcer l'activité économique régionale et la croissance. Le lancement de ces grands chantiers d'infrastructures doivent engendrer la création de plusieurs milliers d'emplois directs, indirects et induits pour les entreprises locales, sous-traitants et fournisseurs susceptibles d'intervenir sur ces projets d'envergure. Des centaines d'emplois sont également maintenus après leur mise en service.

La Région Occitanie est à la pointe de l'innovation, elle met tout en œuvre pour devenir la première région à énergie positive, elle investit massivement dans le ferroviaire et cela fonctionne. Comment l'Etat pourrait-il décider de renoncer à ces investissements promis depuis 30 ans et qui ont été consentis partout ailleurs sur le territoire national ?

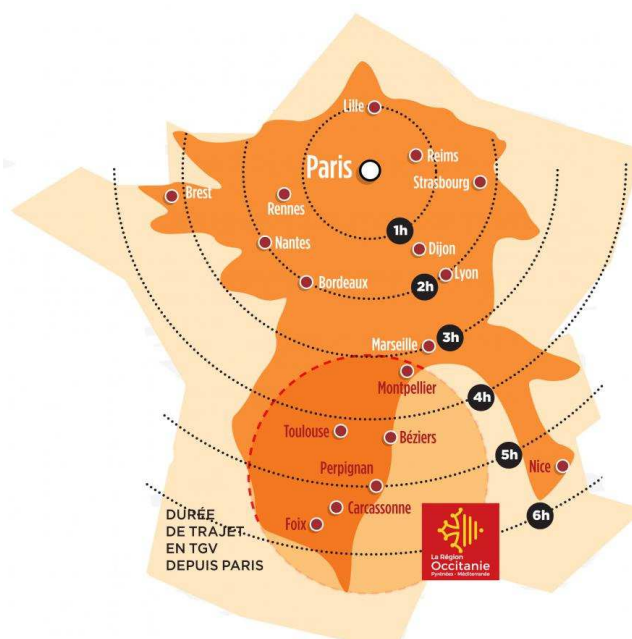
## 5/ Egalité des territoires et respect des engagements de l'Etat

Relier Toulouse à la grande vitesse c'est une question d'égalité territoriale nationale. C'est aussi une question de respect de la parole de l'Etat qui a déclaré ce projet d'Utilité Publique en juin 2016.

Depuis le CIAT du 14 mai 1991, présidé par Michel Rocard, l'Etat a confirmé année après année son appui au projet. Au moins **200M€** ont déjà été engagés par l'Etat, les collectivités, la SNCF, notamment pour cofinancer la LGV Tours-Bordeaux. Des acquisitions foncières sont en cours. Des projets annexes, notamment urbains ont déjà démarré dans la perspective de réalisation du GPSO.

Un phasage de ces projets pourrait être compréhensible même si cela présente des inconvénients et en particulier des surcoûts. Mais un abandon est inacceptable compte tenu des moyens humains et matériels considérables qui ont déjà été engagés et des enjeux.

Sur la LNMP, l'Europe a également cofinancé des études et continue d'intégrer le projet dans ses priorités de réalisation. **L'Etat doit là aussi respecter ses engagements, notamment vis-à-vis de l'Espagne qui a inauguré**



la **LGV Madrid-Barcelone-Figueras en 2013**. La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan constitue le maillon ferroviaire manquant de l' « Axe ferroviaire à grande vitesse du Sud-Ouest de l'Europe », projet prioritaire de la Commission Européenne pour assurer la fluidité des flux de transport entre le sud et le nord de l'Europe (RTE-T).

## 6/ La dimension européenne

Ni Bordeaux, ni Toulouse, ni Montpellier n'ont vocation à être des terminus. Au contraire, elles retireraient un grand bénéfice à être reliée plus efficacement entre elles pour conforter cet écosystème de l'innovation et de la croissance qu'elles ont généré.

Nos métropoles doivent également communiquer plus facilement avec leurs voisines espagnoles avec qui les échanges économiques sont handicapés par de mauvaises communications.

Toulouse, Bordeaux et Montpellier figurent parmi les villes les plus attractives de France et bénéficient d'une croissance démographique exceptionnelle qui profite également aux villes moyennes et aux territoires adjacents. L'espace territorial du Sud-Ouest Européen, est mal identifié en France mais il recèle pour l'avenir des potentiels d'échanges et de croissance qu'il faut continuer de soutenir.

**Le Sud-Ouest européen avec les régions du nord de l'Espagne, c'est 23 millions d'habitants pour 8 500 000 emplois. L'Île-de-France c'est 12 millions d'habitants, 5 millions d'emplois.** Et pourtant, ce grand territoire est toujours sous équipé en infrastructures de transport de qualité qui font partie des outils indispensables pour combattre la désindustrialisation de notre pays.

Elles sont essentielles au bon développement des activités économiques mais aussi à la qualité de vie. Il n'y a pas de croissance durable pour les territoires sans infrastructures de transport modernes. On ne peut pas demander aux métropoles de tirer l'activité économique et de pas leur donner les moyens en infrastructures.

## 7/ Un projet finançable et complémentaire des autres investissements ferroviaires

La rentabilité financière d'une LGV, dont la durée de vie dépasse le siècle, ne doit pas être appréciée seulement à partir du contexte actuel, mais dans une vision à moyen et long terme. La rentabilité socio-économique est un critère plus important que la seule rentabilité financière. Elle doit prendre en compte correctement les coûts externes des concurrents du rail et, elle aussi, être appréciée sur le long terme.

De même, la question de la dette du système ferroviaire français doit être dissociée de cette réflexion car elle ne provient que très marginalement des investissements liés aux LGV (cf. étude de la FNAUT et travaux de Denis Huneau, ancien directeur de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF).

Depuis 2013, dans le cadre du « Grand Projet de Modernisation du Réseau » (GPMR), SNCF Réseau investit 80% de son budget dans la rénovation. Le montant moyen des travaux réalisés chaque année s'élève à 2,5 milliards d'euros d'investissements jusqu'en 2020.

En 2016, selon la Commission des Comptes Transport de la Nation, 19,1 milliards ont été consacrés aux infrastructures de transports : 9,2 aux routes (soit 70 % des

### PRINCIPAUX CHANTIERS 2017

PARMI 1 600 CHANTIERS PROGRAMMÉS AU 20 JANVIER 2017

- AMÉNAGEMENTS DE LA LIGNE DE CONSTRUCTION
- TRAVAUX DE VOIE COURT ET SUPER-RAPIDE (FRANCE)
- REGULARISATION DE SIGNALISATION / C&I
- PROJETS DE COORDONNEMENT
- ADAPTES
- CONTRAT D'ENTRETIEN
- OPÉRATION DE MODERNISATION
- OPÉRATION
- LES INVESTISSEMENTS
- USAGES
- TRAVAUX ÉLECTRIQUES
- RESEAU & AÉRIEN



investissements route + rail) et 4 au réseau ferré principal (30 %), dont 1 aux LGV soit 9 fois moins qu'aux routes.

**Dans un tel contexte, il serait incompréhensible qu'un projet comme le GPSO ne puisse aboutir faute de financement. Des solutions ont été trouvées pour mobiliser 35 milliards d'Euros pour le métro Grand Paris Express, mais aussi pour d'autres grands projets nationaux ou transfrontaliers, elles doivent pouvoir être déclinées pour les LGV de l'Occitanie.**

Durant l'année 2016, Eurosud Team a travaillé avec les meilleurs experts du domaine sur ce montage juridico-financier. Ces réflexions ont été approfondies et validées par les quatre grandes collectivités concernées : la Région Occitanie et Nouvelle Aquitaine et les métropoles de Toulouse et Bordeaux. Une proposition de montage financier, engageant les quatre collectivités principales, avec une trajectoire de soutenabilité financière a été proposée au gouvernement pour être analysée.

Le cadre juridique a beaucoup évolué ces dernières années et il faut l'intégrer : Se pose tout d'abord la question de la reprise de la dette de la SNCF qui ne peut plus absorber de tels projets. Mais d'autre part, de nouveaux modèles émergent, à l'exemple du CDG Express pour lequel le précédent gouvernement a eu le courage politique d'opter pour la taxation des passagers de CDG et pour un mode de financement alternatif.

Vu la taille du projet, l'attribution de subventions d'investissement en période de construction paraît incontournable pour permettre le bouclage du plan de financement. La solution réside dans la possibilité de créer une société de financement pour le GPSO.

**Une véritable innovation résiderait en la création d'une société publique dédiée (à statut d'EPIC ou de société commerciale) bénéficiaire désigné par la loi de recettes fiscales affectées à définir (idéalement d'assiette locale) et qui seraient utilisées par les collectivités pour rembourser leur part de subvention au projet.**

Toutes les interventions du législateur nécessaires pour cette étape devront impérativement être inscrites dans la loi de programmation annoncée au 1<sup>er</sup> semestre 2018, suite aux assises nationales de la mobilité.

Les principales pistes de recettes portées par les collectivités aujourd'hui sont :

- la répartition de la TICPE « Grenelle » qui ne peut continuer sur les bases actuelles, les lignes LGV pour lesquelles elle avait été attribuée aux régions étant réalisées. La solidarité nationale et l'équité des territoires doit prévaloir à une nouvelle répartition et bénéficier aux régions qui n'ont pas la grande vitesse. Les clefs de répartition doivent être revues. En effet, d'autres régions ont bénéficié de fortes participations de l'Etat et de la SNCF pour les LGV aujourd'hui achevées.
- une taxe locale sur les bureaux sur les deux régions incluant les métropoles et les villes desservies.
- une écotaxe pourrait être remise en œuvre sur de nouvelles bases dans les années futures. Le Gouvernement ne l'exclut pas et les régions sont prêtes à s'investir dans des expérimentations.

Parmi ces 3 propositions, les deux premières sont les plus faciles à mettre en œuvre avec un niveau de rendement élevé et ont donc un fort potentiel.

Ces recettes seraient partagées entre l'Etat et les collectivités et permettraient de répartir la charge du GPSO sur une durée longue, compatible avec les contraintes budgétaires des financeurs.

Ce montage pourrait être réalisé dans le cadre d'un marché de partenariat qui présente l'avantage d'être déjà connu des financeurs et du maître d'ouvrage SNCF Réseau, mais à financement innovant.

La proposition est de l'améliorer en intégrant la faculté pour les collectivités de flécher des recettes fiscales (d'assiette locale) pour financer tout ou partie des subventions publiques versées au projet. Ces contributions

apparaissent en effet indispensables à l'équilibre financier des investissements dans le ferroviaire et devront être conséquentes compte tenu de l'ampleur du projet GPSO.

Cette société pourrait également bénéficier des revenus inhérents au projet définis dans le cadre de clauses de « partage de rentabilité à seuil » ou « partage de survaleur » intégrées au contrat passé avec le privé, si tel était le cas afin de répondre au souci légitime des collectivités de contrôler une éventuelle sur-rentabilité du projet au profit du seul partenaire privé. Ces clauses doivent permettre un alignement des intérêts du secteur public et du secteur privé.

Pour les autres aspects, GPSO pourrait faire l'objet d'un marché de partenariat « classique » apportant de la performance, de la rigueur et des financements externes indispensables dans cette période de forte contrainte budgétaire pour l'Etat et les collectivités. La poursuite des études et des acquisitions foncières, pourraient notamment être portées par le privé. Un avantage important réside également dans le fait que des risques qui incombaient exclusivement à la collectivité publique peuvent être partagés avec le partenaire privé.

#### Principaux membres d'Eurosud Team :

##### **Occitanie :**

Conseil Régional Occitanie / Pyrénées-Méditerranée  
Toulouse Métropole  
Conseil Départemental de la Haute-Garonne  
Conseil Départemental des Hautes-Pyrénées  
Communauté d'Agglo du Gard-Rhodanien  
CCI Occitanie  
CCI de l'Aude  
CCI de Toulouse  
CCI de Tarbes  
CCI du Tarn  
CCI du Gers  
FRTP Occitanie  
Fédération BTP 31  
MEDEF Midi-Pyrénées  
Caisse d'Epargne Midi-Pyrénées  
Caisse des Dépôts Midi-Pyrénées  
Groupe La Poste  
SNCF Mobilités

SNCF Réseau  
Antea Group  
Colas Sud-Ouest  
Dodin Campenon Bernard  
Entreprise Malet  
Parc des Expos de Toulouse - GL Event  
Rail Concept  
Razel Bec

##### **Nouvelle Aquitaine**

FRTP Aquitaine  
CCI de Lot et Garonne  
CCI de Dordogne

##### **PACA :**

Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur

##### **France :**

Fédération Nationale des Travaux Publics

##### **Espagne :**

Port de Barcelone