

Toulouse, le 1^{er} juin 2017

Monsieur Edouard PHILIPPE
Premier Ministre
Hôtel Matignon
57 rue de Varenne
75700 PARIS SP07

Références à rappeler : JLM/LB/D-17 014 698-ebp

Monsieur le Premier Ministre,

Dans la continuité des échanges avec Monsieur Alain VIDALIES, alors Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, nous réaffirmons ici notre volonté de poursuivre avec Madame Elisabeth BORNE, Ministre auprès du Ministre d'Etat de la Transition écologique chargée des transports, les discussions autour de la réalisation des lignes à grande vitesse (LGV) Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, attendues depuis de très nombreuses années par les habitants du Sud-Ouest.

Après que la commission d'enquête a émis un avis négatif qui avait pour le moins abasourdi nos concitoyens ainsi que l'ensemble des acteurs économiques régionaux, le Gouvernement précédent, auquel appartenait le nouveau Président de la République, s'était fort heureusement engagé, le 26 septembre 2015, à continuer la procédure du Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) sur les lignes vers Toulouse et vers Dax. Puis, Alain VIDALIES avait signé en juin 2016, le décret déclarant d'utilité publique la réalisation de ces deux lignes à grande vitesse.

Ce grand projet a pour objectif d'apporter une amélioration majeure pour les déplacements ferroviaires dans le grand Sud-Ouest, tant pour les voyageurs que les marchandises. Il porte une double ambition : créer à la fois des lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse entre Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, et des aménagements ferroviaires sur la ligne existante au Sud de Bordeaux (AFSB) et au Nord de Toulouse (AFNT).

Le programme du GPSO a été conçu pour répondre à plusieurs objectifs stratégiques à l'échelle du grand Sud-Ouest, en permettant notamment une amélioration globale des services ferroviaires à travers :

.../...

- de meilleures performances pour les voyageurs, avec la grande vitesse sur les lignes nouvelles relayées ensuite par la complémentarité TGV/TER,
- la mise en place de nouvelles capacités pour accompagner le développement du fret ferroviaire sur l'axe péninsule ibérique/Europe du Nord-Ouest (ligne nouvelle sur la section Dax-Espagne).

Cette ligne à grande vitesse représente l'une des branches du projet Sud Europe Atlantique (SEA) déjà engagé au Nord de Bordeaux, financée par les collectivités locales à hauteur de 1.477 milliards d'€, soit près de 50% du total, dont 280 millions d'€ à la charge des collectivités de l'ancienne région Midi-Pyrénées. Elle en est d'ailleurs le prolongement indissociable. La complémentarité entre les lignes GPSO et SEA est telle que l'économie des unes dépend de celle de l'autre.

Il est à noter que l'intégration de la région Occitanie et sa métropole toulousaine au sein de la grande vitesse ferroviaire représente une opportunité exceptionnelle pour renforcer ses liens avec la région capitale, mais surtout pour se positionner à l'échelle du Sud-Ouest européen en disposant d'une ouverture vers les villes et régions de l'Atlantique et de la Méditerranée.

Cette ligne nouvelle permet de contracter de manière significative les distances avec la région francilienne et en fait ainsi une alternative crédible et viable aux mobilités routières ou aériennes. Elle participera de fait à une réduction de l'empreinte écologique et un meilleur bilan carbone.

Le gain de temps sera de près d'une heure sur l'ensemble des liaisons. A titre d'exemple, le meilleur temps pour Paris-Toulouse, sans arrêt intermédiaire, sera de 3 heures 10 contre 4 heures 10 avec la mise en service de Tours-Bordeaux (contre plus de 5 heures 20 aujourd'hui). Des villes comme Montauban, Auch ou encore Tarbes gagneront près de deux heures par rapport à leur liaison actuelle avec Paris

La réalisation du programme GPSO permettra également de relier Paris à l'ensemble des pôles importants d'Aquitaine et d'Occitanie en un peu plus de 3 heures, offrant le choix du mode ferroviaire aux usagers actuels du mode aérien. En effet, le ferroviaire est dans son domaine de pertinence par rapport à l'aérien, lorsqu'il s'agit d'effectuer des allers-retours dans la journée. La part de marché du ferroviaire atteint en moyenne 50 % avec des temps de trajet de 4 heures. Elle atteint 66 % à 3 heures et 90 % à 2 heures (ces données ont été constatées sur le réseau SNCF dans l'analyse du trafic de l'année 2015).

Par ailleurs, une analyse comparative, menée par Réseau Ferré de France (RFF) en 2010, met en exergue les gains de temps bien plus avantageux pour la construction d'une ligne nouvelle (moins 58 minutes) que pour l'aménagement d'une ligne existante (moins 15 minutes). Les gains de trafic nettement plus conséquents dans le cas de la ligne nouvelle aboutiront donc à un bilan socio-économique du projet supérieur.

De plus, l'hypothèse ligne nouvelle offre la possibilité d'accroître significativement le nombre de sillons pour répondre à la hausse du trafic (TER et TGV).

L'aménagement de la ligne existante dans le but de circuler à 220 km/h sur de plus grandes distances impose la construction de nouveaux contournements d'agglomérations. Cette solution revient à construire plusieurs tronçons de ligne nouvelle pour des performances globales de la ligne moins satisfaisantes.

Il apparaît donc que la construction d'une ligne nouvelle est la seule solution permettant d'accroître la compétitivité régionale et nationale du transport ferroviaire vis-à-vis de la route et de l'aérien.

Les différentes études, tant techniques que socio-économiques, conduites ces dernières années concluent toutes sans équivoque à l'opportunité de doter le grand Sud-Ouest d'une ligne à grande vitesse, et notamment sur le tronçon Bordeaux-Toulouse. En effet, la création de cette ligne devrait amener 6 millions de voyageurs supplémentaires par an et ce qui en ferait ainsi l'un des projets ferroviaires les plus rentables sur le plan économique.

L'impact positif de l'arrivée d'une ligne à grande vitesse sur l'agglomération du territoire est manifeste, tout particulièrement s'agissant des agglomérations desservies.

La réalisation de nouvelles lignes à grande vitesse et l'amélioration des infrastructures ferroviaires existantes qui s'y rattachent représentent aussi un enjeu pour faire évoluer le système de mobilité local à travers un rôle accru du ferroviaire dans la desserte des territoires et le développement de l'intermodalité entre les transports ferroviaires et les transports en commun urbains.

C'est un moteur de développement urbain, notamment en proche périphérie des gares, et un vecteur essentiel de développement économique et d'attractivité, tant pour Toulouse que pour l'ensemble du territoire connecté aux réseaux de transport multimodaux.

D'ores et déjà, la réalisation de la Ligne à Grande Vitesse Paris-Bordeaux-Toulouse a été anticipée par la programmation du futur Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse-Matabiau et en adaptant le système de mobilité métropolitain incluant notamment le projet de la 3^{ème} ligne de métro, dans le cadre des travaux d'élaboration du Projet Mobilités 2025-2030, valant révision du Plan de Déplacements Urbains.

Plus généralement, Il est important que la cohérence entre le projet de LGV et les projets de territoire, que ce soit en Haute-Garonne, dans le Tarn-et-Garonne, le Gers ou le Lot, puisse être préservée dans un horizon temporel maîtrisé.

Comme vous pouvez le constater, le projet de lignes à grande vitesse GPSO constitue un enjeu majeur pour la région Occitanie et l'aire toulousaine en particulier.

.../...

Notre territoire, marqué par une forte présence d'activités tertiaires supérieures, l'excellence de ses universités et de ses laboratoires de recherche et d'innovation, ainsi que le formidable attrait touristique qu'il représente, dispose de tous les atouts pour devenir un grand pôle d'attractivité grâce notamment à la richesse de son tissu économique.

C'est pourquoi aux côtés d'autres collectivités territoriales de la région, le Conseil Régional d'Occitanie et Toulouse Métropole prennent une part très active au financement du projet GPSO, et également au financement du projet de construction de la ligne à grande vitesse.

Depuis maintenant plus de 10 ans, nous apportons un soutien indéfectible au Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, avec la création de lignes ferroviaires nouvelles entre Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, et à la réalisation des aménagements ferroviaires de la ligne existante au Sud et au Nord de Bordeaux.

Ce soutien s'est une nouvelle fois manifesté respectivement en novembre 2016 pour le Conseil Régional et en décembre 2016 pour Toulouse Métropole, par l'adoption d'une convention d'initialisation pour le financement des études d'avant-projet et le programme d'action foncière des lignes nouvelles.

Dans l'attente d'un accord politique et d'un engagement effectif des collectivités Nouvelle Aquitaine et Bordeaux Métropole, Toulouse Métropole et la Région Occitanie se sont mobilisées en faveur d'une solution financière transitoire pour ne pas interrompre le processus d'études en cours.

C'est dans cet objectif que nous avons validé les modalités de réalisation et de financement d'une première tranche des études d'avant-projet détaillé du GPSO.

Afin de faciliter le financement global de ce projet, les Régions Nouvelle Aquitaine et Occitanie, en y associant les Métropoles de Bordeaux et Toulouse, les Conseils départementaux et les Agglomérations, ont mandaté le cabinet Ernst and Young pour étudier quelles ressources innovantes pourraient être mises en place avec le soutien, voire l'intervention, de l'Etat.

Des propositions concrètes seront présentées dans les prochains jours par ce cabinet. Des pistes faisant appel soit à la solidarité fiscale nationale, soit à des outils fiscaux plus centrés sur les plus-values foncières engendrées par le projet, soit encore à des mécanismes administratifs proches de ceux mis en place pour l'Île-de-France, pourraient être proposées.

Il nous paraîtrait extrêmement fructueux de les partager avec l'administration centrale de l'Etat pour aboutir à des solutions concrètes dans les mois à venir.

Par ailleurs, nous connaissons la volonté de Monsieur le Président de la République d'aboutir sur ce sujet. Dans un communiqué de presse du 23 mars 2017, que nous vous adressons en pièce jointe, Monsieur Emmanuel MACRON ne réaffirmerait-il pas son complet soutien à cette ligne à grande vitesse ?

La volonté unanime des partenaires de voir aboutir rapidement ce projet nous conduit à solliciter auprès de vous la confirmation du calendrier jusqu'ici amendé, notamment pour la présentation du plan de financement par le Gouvernement, que le précédent gouvernement nous annonçait pour fin juin 2017. Nous souhaitons rencontrer Madame Elisabeth BORNE, Ministre auprès du Ministre d'Etat de la Transition écologique chargée des transports, pour lui indiquer notre détermination, et celle des habitants que nous représentons, au bon achèvement de ce projet majeur.

Soucieux de vous alerter sur l'urgence et de l'intérêt d'une telle confirmation, et dans l'attente d'une suite favorable, nous vous prions de croire, Monsieur le Premier Ministre, à l'assurance de notre haute considération.

Amities
Jean-Luc Moudenc

Jean-Luc MOUDENC
Président de Toulouse Métropole
Maire de Toulouse



Carole DELGA
Ancienne Ministre
Présidente de la Région Occitanie