



Toulouse le, 31 mai 2016

Le Président

Jean-Louis CHAUZY

Jean-Louis CHAUZY Président du CESER et d'Eurosud Transport

Suite à la déclaration de presse du CESER saluant les décisions favorables du conseil pour la réalisation de la LGV Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax, la rédaction de la Dépêche du Midi m'a indiqué son souhait de réaliser un dossier sur le financement de l'axe Bordeaux Toulouse.

Les conclusions du colloque d'Eurosud Transport du 31 mai sur les financements innovants des grandes infrastructures ont inspiré le dossier réalisé par la dépêche du midi, auquel j'ai été associé (page jointe pour l'édition du 30 mai).

Vous en prendrez connaissance.

Jean-Louis CHAUZY



Avec Ecofolio
tous les papiers
se recyclent.

Quel financement pour le TGV ?

l'essentiel ▼

Avant le 8 juin, devrait être signée la déclaration d'utilité publique des lignes à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Mais la question du financement de la LGV demeure entière. Une réunion est organisée au secrétariat d'État aux Transports le 22 juin pour entreouvrir des solutions.

Soulagés, mais pas tout à fait. Le feu vert donné par le Conseil d'État au Grand projet ferroviaire du Sud-ouest (GPSO) laisse entrevoir une issue heureuse pour la ligne ferroviaire qui relie Bordeaux à Dax et Bordeaux à Toulouse. La décision de la haute juridiction administrative intervenue mercredi constituait en effet l'avant-dernière étape dans les longues procédures qui ont jalonné l'instruction de ce dossier sensible qui n'a pas fait taire toutes les polémiques et continue de diviser les élus. Dans le Pays basque où se poursuivent des actions d'opposants, on continue de penser que cette LGV est un contresens écologique.

Il faut attendre maintenant la publication du décret sur la déclaration d'utilité publique pour que les défenseurs du projet de ligne à grande vitesse soient pleinement rassurés. La signature doit intervenir avant le 8 juin. Mais tout n'est pas réglé, loin s'en faut, puisque se pose plus que jamais la question du financement qui eût mérité sans doute qu'on s'y penche plus tôt. Il est vrai que le consensus a été difficile à obtenir du côté des collectivités face à des montants de facture qui n'ont cessé de grimper. Avant que la première rame du TGV ne relie Paris en 3 h 10, il devrait s'écouler encore de l'eau sous les ponts de la Garonne. Ni le calendrier, ni les financements ne sont

encore fixés, au point que les élus ont fait pression sur le secrétariat d'État aux Transports pour que le sujet soit remis à l'ordre du jour. Rendez-vous est pris pour le 22 juin, 9 heures, dans le bureau d'Alain Vidalies (*lire par ailleurs*). Les collectivités locales insistaient depuis deux mois pour que l'État réunisse « au plus vite » le comité des financeurs de la LGV Bordeaux-Toulouse, en espérant que les premiers coups de pioche interviennent dès la mise en service de la portion Tours-Bordeaux à l'été 2017.

9 à 13 milliards de travaux

C'est le coût de réalisation de GPSO, dont 7 milliards estimés pour la seule LGV Bordeaux-Toulouse. En mars dernier, l'association EuroSud Transports présidée par Jean-Louis Chauzy, organisait un colloque sur les modes de financement innovants pour les grandes infrastructures du Sud-Ouest. Objectif immédiat : trouver le modèle qui permettra de boucler le budget de ce grand chantier qui n'a cessé de jouer l'Arlésienne.

Les élus du Grand Sud sont à la recherche d'un mode de financement innovant.

Le GPSO a rencontré sur sa route bien des embûches qui laisse penser qu'en d'autres temps, face à l'explosion du coût des grandes infrastructures et le rétrécissement des budgets de l'État et des collectivités, le dossier aurait eu une écoute beaucoup moins favorable. D'autant que la pression de l'opinion ne plaide pas en faveur de la poursuite du projet. On se souvient de la longue consultation citoyenne menée dans le cadre de l'enquête publique fin 2014, qui avait délivré des résultats surprenants puisque la quasi-totalité des contributions se disait en désaccord avec la LGV. Pour cette raison, la commission d'enquête publique s'était vue obligée de rendre un avis négatif.

Jean-Marie Decorse

140 OPPOSANTS ONT ACHETÉ UN TERRAIN POUR RETARDER LE PROJET

«Deux parcelles d'une surface totale de 1868 m² ont été achetées «en indivision par 140 personnes sur le tracé pressenti de la LGV en Sud-Gironde» sur la commune de Landiras, a fait savoir dans un communiqué le collectif Coordination vigilance LGV, créé en 2006 et qui rassemble six associations d'opposants au projet.

Transaction en 2011 dans la plus grande discrétion

La transaction a été effectuée en juillet 2011 «avant la signature de l'arrêté préfectoral gelant tout projet de vente ou de construction sur l'emprise du faisceau retenu» et «dans la plus grande discrétion pour éviter que Réseau ferré de France (RFF) n'entrave la vente», indique le collectif. Depuis «le tracé a été affiné et finalement on a tapé assez juste», s'est réjoui auprès de l'AFP Denise Cassou, présidente de l'association «Landes environnement attitude» (LEA) et porte-parole du collectif. «Une parcelle se trouve sur le tracé pressenti pour le tronçon commun aux deux lignes» et «l'autre sur le tracé des pistes de Défense des forêts contre l'incendie», a-t-elle précisé.

«Aller jusqu'au procès en expropriation»

Coordination vigilance LGV se dit «déterminée à aller jusqu'au procès en expropriation en refusant tout accord à l'amiable, ce qui entraînera une longue et complexe procédure juridique pour retrouver les 140 copropriétaires un peu partout en France et à l'étranger». Resté jusque là discret sur cet achat, le collectif a décidé de faire connaître cette «botte secrète» 140 parcelles devront être expropriées.

face à un «opiniâtre déni de démocratie» au lendemain de la validation par le Conseil d'État du projet de décret déclarant d'utilité publique les travaux de réalisation des deux lignes. Le décret doit être publié avant le 8 juin.

Le secrétaire d'État aux Transports, Alain Vidalies, avait annoncé le 26 septembre que le gouvernement avait validé la réalisation de ces deux LGV dans le cadre du Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), et ce malgré l'avis négatif, à caractère consultatif, rendu par la commission d'enquête publique. Il avait saisi le Conseil d'État pour avis.

 POUR ALLER PLUS LOIN Journal numérique : cliquez sur la photo pour voir le site de l'association.

zoom

UNE DÉLÉGATION REÇUE LE 22 JUIN



Présidée par Jean-Louis Chauzy, l'association Euro-sudTransport, organisatrice du colloque du 31 mars consacré aux financements des grandes infrastructures du Sud-Ouest, sera reçue le mercredi 22 juin au Ministère des Transports.

Cette délégation sera composée également de Sylvia Pinel, ancienne ministre, première vice-présidente de la Région Midi-Pyrénées Languedoc-Roussillon, de Georges Méric, président du conseil départemental de la Haute-Garonne, de Jean-Luc Moudenc qui préside Toulouse Métropole, de Renaud Lagrave, vice-président de la Région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes, de Bernard Duchêne, vice-président de Bordeaux Métropole, de Bruno Cavagné, président de la Fédération nationale des travaux publics, et de Michel Colombié, vice-président de la chambre de commerce.

Patrick
Louis

éditorial

CHER CHEMIN DE FER

Nos trains à grande vitesse d'aujourd'hui roulent sur une histoire riche de merveilleuses histoires. La jonction dans l'Utah à Promotory Point, des deux équipes chargées de réaliser la traversée des États Unis (10 mai 1869), les premières perles de caviar dégustées à bord de l'Orient Express (5 juin 1883), la mise en service de la Micheline de Michelin (10 septembre 1931) entre Paris et Deauville, le voyage inaugural du TGV (22 septembre 1981), restent accrochés, parmi tant d'autres scènes, au mur géant de notre mémoire. Mais ce chemin de fer et de passion reste souvent semé d'embûches. Le dossier qui nous intéresse ici n'entre pas franchement dans le compartiment romantique de cette belle invention. Et l'intensité du combat pour obtenir le droit de rêver un peu plus vite entre Paris et Toulouse via Bordeaux a été telle, que l'on en aurait presque oublié la locomotive du financement.

Au fil des épisodes, avec le temps, les contretemps et les retards, si chers à la légende de nos lignes SNCF, la facture n'a cessé d'augmenter. Il faut aujourd'hui et au moins, trouver sept milliards d'euros. Les avis des spécialistes divergent sur la rentabilité à court terme d'un tel chantier, il est capital de viser juste et peut-être, de s'aventurer vers des solutions nouvelles comme l'ouverture à une concurrence lorsqu'il s'agira d'entrer dans la commercialisation proprement dite.

Trois heures dix pile entre « La Meunière » et « La Closerie des Lilas », ce temps de trajet « fantasmé » depuis des années de la capitale au... Capitole finira par devenir réalité. La déclaration d'utilité publique des lignes à grande vitesse Toulouse-Bordeaux et Bordeaux-Dax (l'utilité de cette dernière reste assez largement controversée y compris dans les Landes) doit être signée dans les jours à venir. Mais cette étape décisive ne fait qu'ouvrir le débat sur l'aspect financier de l'opération. Il sera forcément au centre de la réunion programmée le 22 juin. Le projet Sud-Europe Atlantique a pu être mis en route (avec le tronçon Tours-Bordeaux) il y a cinq ans, par le montage le plus important réalisé entre le public (État, Europe) et le privé. Le système a peut-être ses limites, ses défauts, déjà soulignés dans les régions concernées, mais ne peut être écarté. Les élus de Midi-Pyrénées et d'Aquitaine, encouragés par les taux de crédits exceptionnellement bas du moment, se positionnent toutefois en majorité pour un règlement public.

Les caisses des collectivités et du pays ne débordent pas on le sait, mais la situation géographique de Toulouse, au cœur d'un des carrefours les plus fréquentés de l'Europe du sud, mérite bien un petit effort de Bruxelles non ? Dans un demi-siècle, nos enfants contempleront alors aux côtés des tableaux évoqués plus haut, celui de l'inauguration d'un fameux tracé qui aura mobilisé tant d'énergies. Positives ou non...

Entretien

« Je suis confiante et déterminée »



Carole Delga, Présidente de la région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées

Vous êtes favorable à une maîtrise d'ouvrage publique plutôt qu'à un partenariat public privé. Pour quelles raisons ?

Dans son financement, le PPP coûte au final plus cher pour les finances publiques. Ce système a démontré ses limites et je ne souhaite pas le reproduire. En outre, les études montrent que la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse

sera rentable. C'était d'ailleurs l'une des conditions pour rentabiliser la ligne Tours-Bordeaux. On se trouve dans la même situation que pour la ligne Marseille-Paris. Toulouse sera à environ 3 h 10 de

Paris, un délai qui permet un transfert partiel de l'aérien sur le ferroviaire.

Dans un contexte difficile pour les finances publiques, où trouver 7 milliards d'euros pour réaliser la seule LGV Bordeaux-Toulouse ?

Je précise d'abord qu'il ne s'agit pas d'une dépense, mais d'un investissement sur le long terme. Derrière cet enjeu se profile à la fois l'interconnexion avec l'arc Atlantique, et demain avec l'arc Méditerranéen. Nous sommes le carrefour entre la France et l'Espagne. Parallèlement aux interconnexions ferroviaire, la région a investi 20 millions d'euros dans les ports de Sète, pour les bateaux de pêche et les croisiéristes, et Port-La-Nouvelle, pour les céréaliers notamment. La réalisation de la LGV va accroître l'attractivité de notre région, va créer de la richesse, développer le tourisme, apporter de l'emploi.

Pour ce qui concerne le financement, il repose sur des participations croisées : celles de l'État, de l'Europe, des collectivités. La gestion de Martin Malvy, qui avait anticipé ces questions de financement, nous permet d'investir. Avec l'aide de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), nous allons solliciter des aides européennes. Dès l'obtention de la DUP, le 8 juin, nous allons travailler sur ces financements. Je suis très déterminée et confiante.

LES SCÉNARIOS QUI SONT EXPLORÉS

Financement public avec allongement de la dette et fonds souverains.

C'est la solution préconisée par une large partie des élus du Grand Sud, tant du côté de Midi-Pyrénées que d'Aquitaine. « Tenons compte du principe de réalité, martèle Jean-Louis Chauzy, le président de l'association EuroSud Transport qui organisait récemment un colloque sur la problématique des transports et leur financement. Dans un contexte marqué par une baisse des ressources financières, tant du côté des collectivités que de l'État, la solution passe pour Carole Delga, présidente de Région, par un « mode de fonctionnement innovant », en s'inspirant des montages financiers expérimentés ailleurs, en faisant aussi appel au privé, et en recherchant d'autres ressources fiscales à partir de taxes locales spécifiques. « La taxe sur les bureaux, ce n'est pas que pour le Grand Paris 1 », souli-

gne Jean-Louis Chauzy, qui est aussi le président du Ceser. Plusieurs pistes nouvelles ont été évoquées. D'abord allonger la durée de la dette pour rendre la charge plus supportable pour les collectivités locales. C'est possible, la Caisse des dépôts ayant elle-même porté à 45 ans son financement pour le Grand Paris. Une démarche a été conduite dans ce sens par Carole Delga auprès de la Banque européenne d'investissement. S'ouvre également la possibilité de faire appel à des fonds souverains étrangers pour boucler les financements. C'est d'ailleurs ce qui est prévu pour l'itinéraire européen E9 entre Ax-les-Thermes et Puy-ferdard. On peut espérer aussi plus de financements de l'Europe au nom de l'interconnexion ferroviaire. Côté aquitain, Alain Rousset et Alain Juppé poussent dans ce sens, jugeant ces aides insuffisantes.

Un partenariat public privé comme

pour Tours-Bordeaux

Le projet de Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA) Tours-Bordeaux (8 Mds d'euros) a été rendu possible en juin 2011 par la signature du plus important partenariat public-privé ferroviaire en Europe. En parallèle des fonds propres apportés par Lisea, (filiale de Vinci), le plan de financement est composé d'une subvention publique de 3 milliards d'euros versée par l'État, les collectivités et l'Europe, d'une contribution de SNCF Réseau d'un milliard d'euros. « Le PPP, c'est compliqué à mettre en œuvre, compliqué à réussir. Ce type de partenariat n'est pas la panacée. La preuve, c'est qu'il y a très souvent des renégociations, comme on le voit pour Tours-Bordeaux. On a augmenté le nombre de dessertes sous la pression du concessionnaire, mais qui va les payer, l'État, les collectivités », explique Marc Ivaldi. L'économiste se-

rait favorable à un PPP pour Bordeaux-Toulouse. « Mais comment ne pas reproduire les mêmes erreurs, comment bâtir un « PPP » sain, transparent, incitatif, capable in fine de mieux cerner les coûts, ajoute le chercheur (*lire ci-dessous*).

Une ouverture à la concurrence ?

C'est l'autre piste évoquée notamment par la Toulouse School of economics : ouvrir à la concurrence un service TGV entre Paris-Bordeaux et Toulouse : « Il faut construire la ligne, trouver les financements pour la réaliser, et, ensuite, mettre en concession l'exploitation. Autrement dit, mettre la SNCF en concurrence avec la Deutsche Bahn, avec les Italiens, les Espagnols, les Anglais pour le service aux usagers. On aura ainsi de vraies explications sur les coûts. Il s'agit là, non pas de décisions politiques, mais économiques », conclut TSE.

J.-M.D.

Toulouse school of economics

QUELLE RENTABILITÉ ? LE REGARD DE L'ÉCONOMISTE

« Si le Conseil d'État a donné son aval à la LGV, c'est que la rentabilité annoncée n'est pas mauvaise. Cela signifie que la haute juridiction valide les prévisions de trafic et de coût établies par SNCF Réseau (ex-RFF) », explique Marc Ivaldi, spécialiste des Transports au sein de la Toulouse School of Economics (TSE). Le chercheur participe actuellement à l'élaboration d'un ouvrage qui fait l'état de la recherche en économie en Europe. Un large chapitre y est consacré aux transports avec des textes écrits par les meilleurs experts européens. Marc Ivaldi ne veut pas mâcher ses mots. « Faire un TGV entre Bordeaux et Dax est une aberration économique. Dax, ce n'est pas Londres et ne le deviendra pas. Ce n'est pas parce qu'on fait venir le TGV que les villes grossissent. C'est inadmissible, on va construire cette ligne pour un TGV par jour. S'il n'y avait qu'à réaliser la ligne Bordeaux-Toulouse, nous se-

riions dans une bien meilleure situation. Vous verrez, la liaison Toulouse-Bordeaux se fera relativement vite, tandis que Bordeaux-Dax sera réalisée beaucoup plus tard, d'autant que les Basques n'en veulent pas », ajoute le spécialiste.

« gardons la tête froide »

« Le train est une technologie qui marche quand il y a des trafics, comme Paris-Londres ou Paris-Bruxelles. Mon regard d'économiste m'oblige à rester prudent et à garder la tête froide. Il y a beaucoup d'excitation autour du TGV. On sait en économie que c'est la grosseur des villes et les effets d'agglomération qui font que le train a du succès, et pas l'inverse. L'idée selon laquelle le TGV amènerait de l'activité est erronée. La grande vitesse ne va pas créer d'emplois. Le train n'est que la conséquence du développement. C'est ce que nous dit la théorie économi-



Marc Ivaldi, spécialiste des transports, chercheur à TSE.

que. », poursuit-il. La France achève de grands chantiers d'investissements comme la ligne Tours-Bordeaux, le contournement de Nîmes-

Montpellier... De fait, Toulouse se retrouve en haut de la liste des investissements publics prioritaires. Pour Marc Ivaldi, Bordeaux-Toulouse a toutes les chances de voir le jour et nous sommes dans de bonnes conditions pour convaincre les banques et la Commission européenne. Mais il ne faut pas croire que le TGV enlèvera au transport aérien des parts de marché. « 6 300 passagers empruntent tous les jours les dessertes Toulouse-Blagnac vers Orly, soit 2,4 millions de passagers par an. Pour capter cette clientèle, il faudrait vingt TGV par jour. C'est impossible. Si on pouvait tabler sur dix TGV et arriver à 50 % de parts de marché, ce serait fantastique. Et n'oublions pas que le service avion Toulouse-Orly est vraiment de qualité. », souligne encore Marc Ivaldi.

Alors, comment financer la LGV ? Il faut savoir qui paie à la fin, le contribuable ou le voyageur ? Avec l'arri-

vé du TGV, on table sur un million de passagers pour un billet au coût moyen de 70 €. Cela fait donc 70 M€ par an. Ce n'est pas suffisant pour rentabiliser. Il faut d'autres financements qui passent nécessairement par un emprunt, soit de l'État, soit de privés. Bonne nouvelle, les taux d'intérêt sont très bas, mais emprunter à long terme signifie augmenter la dette des générations futures. Alors, doit-on opter pour une maîtrise d'ouvrage publique de type SNCF-État ? « On ne peut compter sur la SNCF qui a une dette de 43 milliards et l'accroît de 3 milliards par an », indique Marc Ivaldi qui reconnaît que nous évoluons dans une situation qui n'a jamais été aussi complexe. D'autant que les retours d'expérience ne sont pas très concluants, si on s'en tient au seul partenariat public privé mis en place pour Tours-Bordeaux (*lire plus haut*)...

J.-M.D.