OCCITANIE
PYRÉNÉES - MÉDITERRANÉE

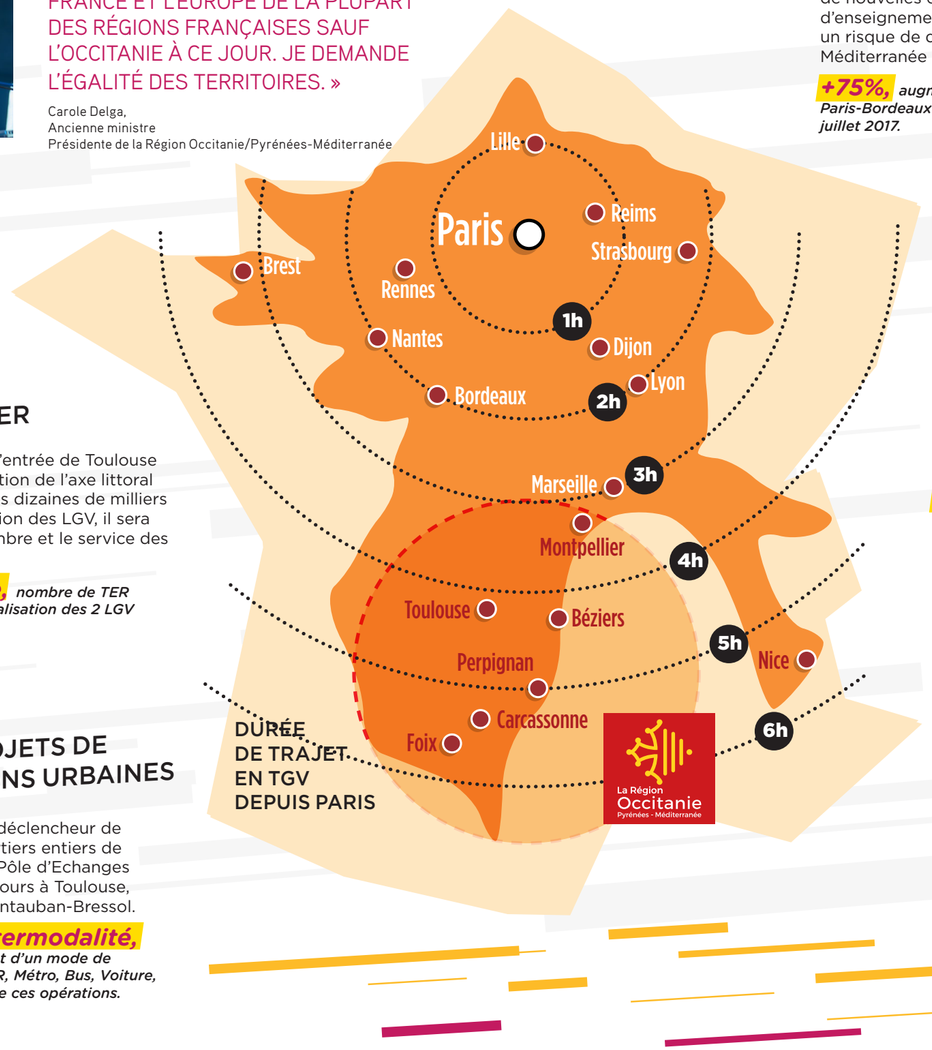
LES 10 TRÈS GRANDS ENJEUX DE LA TRÈS GRANDE VITESSE

La Région Occitanie Pyrénées - Méditerranée

2017
LA FRANCE REDESSINÉE
PAR LA GRANDE VITESSE

« LES LGV ONT FAIT SE RAPPROCHER LA FRANCE ET L'EUROPE DE LA PLUPART DES RÉGIONS FRANÇAISES SAUF L'OCCITANIE À CE JOUR. JE DEMANDE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES. »

Carole Delga,
Ancienne ministre
Présidente de la Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée



#ENJEU 1

TOULOUSE-PARIS EN 3H10 MONTPELLIER-BARCELONE EN 2H20 ÇA CHANGE TOUT !

Occitanie/Pyrénées-Méditerranée doit se rapprocher de Paris (et inversement). Grâce aux LGV, les temps de parcours seront également réduits entre les deux métropoles, Montpellier et Toulouse (1h35), et les autres grandes villes françaises et européennes. Ces gains de temps profiteront à tous les territoires, urbains, périurbains et ruraux.

***« Cercle des 3 heures »**, durée approximative en dessous de laquelle le voyageur se reporte mécaniquement de l'avion sur le train.*

#ENJEU 2

UNE OUVERTURE NOUVELLE SUR L'EUROPE

Ces lignes nouvelles situées sur les corridors européens Mannheim-Lisbonne et Budapest-Séville repositionneront notre région au centre de l'Europe du Sud-Ouest, au profit d'un bassin de vie de plus de 23 millions d'habitants.

***2013,** date de la mise en service définitive de la ligne LGV Madrid/ Barcelone /Figueras.*

#ENJEU 3

LA RÉPONSE À UNE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE EXCEPTIONNELLE

Plus de 50.000 habitants s'installent chaque année en Occitanie/Pyrénées-Méditerranée, faisant ainsi de notre région la plus attractive de France.

***+ d'1 million,** nombre de nouveaux déplacements d'ici 2030 dans des aires urbaines comme Toulouse, Montpellier ou Perpignan aujourd'hui déjà très embouteillées.*

#ENJEU 4

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE VRAIMENT SUR LES RAILS ?

L'annulation des grands projets de LGV irait à l'encontre des politiques de développement durable (loi Grenelle, COP21, etc). La réponse à la croissance des déplacements ne pourrait alors être assurée qu'au prix d'une hausse importante des trafics routiers et aériens.

***- de CO_2,** le train en émet 35 fois moins que l'avion et 10 fois moins que la voiture.*

#ENJEU 5

+ DE LGV = + DE TER

Les nœuds ferroviaires à l'entrée de Toulouse et Montpellier et la saturation de l'axe littoral pénalisent chaque jour des dizaines de milliers d'usagers. Sans la réalisation des LGV, il sera difficile d'améliorer le nombre et le service des trains régionaux.

***6 trains par heure,** nombre de TER en heure de pointe que la réalisation des 2 LGV permettra de faire circuler.*

#ENJEU 6

DES GRANDS PROJETS DE TRANSFORMATIONS URBAINES

L'arrivée de la LGV est le déclencheur de la reconfiguration de quartiers entiers de nos villes. Des projets de Pôle d'Echanges Multimodal sont déjà en cours à Toulouse, comme à Béziers ou à Montauban-Bressol.

***Accessibilité + Intermodalité,** c'est-à-dire passer facilement d'un mode de mobilité à un autre (TGV, TER, Métro, Bus, Voiture, Deux-roues), sont au cœur de ces opérations.*

#ENJEU 7

UN FACTEUR D'ATTRACTIVITÉ ET DE COMPÉTITIVITÉ

Les LGV, partout où elles seront déployées, seront source de développement économique pour les bassins de vie concernés. Elles facilitent l'implantation de nouvelles entreprises et d'établissements d'enseignement supérieur. Dans le Grand Sud, il existe un risque de décrochage d'Occitanie/Pyrénées-Méditerranée par rapport à ses régions voisines.

***+75%,** augmentation de la fréquentation des trains Paris-Bordeaux depuis l'ouverture de la nouvelle LGV, en juillet 2017.*

#ENJEU 8

LE RESPECT DES ENGAGEMENTS

Un consensus État/Collectivités s'est dégagé ces dix dernières années autour de la réalisation des LGV Bordeaux-Toulouse et Montpellier-Perpignan. L'actuel président de la République a pris l'engagement, pendant la campagne présidentielle, de l'arrivée de la Grande Vitesse à Toulouse.

***142 millions d'€,** montant des dépenses en études et en acquisitions foncières qui ont déjà été engagées.*

#ENJEU 9

UNE QUESTION DE JUSTICE TERRITORIALE ET DE SOLIDARITÉ NATIONALE

Occitanie/Pyrénées-Méditerranée est la dernière grande région tenue à l'écart des LGV. Aujourd'hui, l'État et la SNCF doivent participer, au côté des collectivités, aux financements de ces deux projets qui dépendent du réseau national.

***100%,** montant financé par l'État et la SNCF des lignes à grandes vitesse Sud Est, Atlantique, Nord et Méditerranée (voir tableau au verso).*

#ENJEU 10

DES PROJETS SOUTENUS ET ATTENDUS DEPUIS PLUS DE 30 ANS

Les projets de LGV Bordeaux-Toulouse et Montpellier-Perpignan disposent d'un très large soutien au sein des élus, des acteurs sociaux-économiques et plus largement auprès de la population.

***75%,** pourcentage des personnes interrogées soutenant les deux projets - sur un panel de 13.000 réponses, sources EGRIM 2016 -.*

75% disent OUI !

PAS D'ALTERNATIVE
aux projets LGV d'Occitanie

FNAUT

« Non seulement le train classique modernisé ne peut offrir une alternative à la LGV, mais il ne permet pas d'obtenir une offre intermédiaire entre TGV et trains Intercités », selon la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) – La Dépêche du Midi, avril 2016.

Exemple : un aménagement de la ligne actuelle Bordeaux-Toulouse est estimé à un coût de 4,3 milliards d'euros pour un gain de temps de 25 mn alors que la construction d'une ligne nouvelle coûterait 5,7 milliards d'euros pour un gain de temps de 55 mn.

LGV OCCITANIE

À L'AUTRE BOUT DE LA FRANCE…

… vivent près de 6 millions d'habitants dans la dernière grande région privée de liaisons ferroviaires à Grande Vitesse vers Paris, Lyon, Marseille et l'Europe.
L'Occitanie attend les LGV Bordeaux-Toulouse et Montpellier-Perpignan depuis 30 ans et leur avenir se joue dans les 3 prochains mois, au cours des Assises de la Mobilité lancées par le gouvernement.
Alors que sont remises en cause leurs réalisations pourtant précédemment actées par l'État, il revient à tous, citoyens, usagers, salariés, syndicalistes, entrepreneurs, élus de hausser la voix et de convaincre (une nouvelle fois). Ce document a pour vocation de nous y aider. Pour rappeler au Président de la République que la France des mobilités qui va être dessinée ne doit pas être celle des territoires oubliés.

Carole Delga,
Ancienne ministre
Présidente de la Région Occitanie/ Pyrénées-Méditerranée`

Jean-Louis Chauzy,
Président Eurosud Transport
Président du CESER Occitanie

Alain Di Crescenzo,
Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Occitanie

LGV BORDEAUX TOULOUSE

VOLET 1 DU GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST (GPSO)

- Composante du projet Sud Europe Atlantique (SEA) en continuité de la LGV Tours-Bordeaux financée à la hauteur de 223 millions d'euros par les collectivités territoriales d'Occitanie et inaugurée en juillet 2017.
- Importants Aménagements Ferroviaires prévus au Nord de Toulouse (AFNT) et au Sud de Bordeaux (AFSB) pour désengorger les entrées des deux Métropoles.
- Projet déclaré d'Utilité Publique depuis 2016.

Distance
253 km

4 départements traversés
Gironde
Lot-et-Garonne
Tarn-et-Garonne
Haute-Garonne

Vitesse prévue
320 km/h
(contre 160 km/h aujourd'hui)

Coût total
7 milliards d'euros, AFNT et AFSB compris

LNMP LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

- Suite du Contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier (CNM) financé à hauteur de 580 millions d'euros par les collectivités territoriales et inauguré en décembre 2017.
- Chaînon manquant du corridor méditerranéen entre la France et l'Espagne, ligne prévue mixte Voyageurs+Fret jusqu'à Béziers.
- Enquête publique sur le tronçon Montpellier-Béziers prévue, par décision ministérielle, pour le 1er semestre 2018.

Distance
150 km

3 départements traversés
Hérault
Aude
Pyrénées-Orientales

Vitesse prévue
320 km/h
(contre 160 km/h aujourd'hui)

Coût total
5,5 milliards d'euros

	2017	AVEC LES LGV	GAIN
Bordeaux - Marseille	6 h 00	*3 h 50*	2 h 10
Toulouse – Paris	4 h 10	*3 h 10*	1 h
Bordeaux - Toulouse	2 h 05	*1 h 05*	1 h
Foix – Paris	5 h 40	*4 h 40*	1 h
Carcassonne - Paris	5 h 20	*4 h 35*	45 min
Perpignan - Paris	5 h 00	*4 h 20*	40 min
Nîmes - Perpignan	2 h 05	*1 h 25*	40 min
Montpellier - Barcelone	3 h 00	*2 h 20*	40 min
Toulouse - Montpellier	2 h 10	*1 h 35*	35 min
Montauban – Paris	3 h 45	*3 h 10*	35 min
Cahors – Paris	4 h 40	*4 h 05*	35 min
Albi – Paris	5 h 15	*4 h 25*	50 min
Auch – Paris	4 h 55	*4 h 25*	30 min
Narbonne - Paris	4 h 20	*3 h 58*	22 min
Tarbes – Paris	4 h 50	*4 h 30*	20 min
Montpellier - Béziers	40 min	*22 min*	18 min

« PERPIGNAN EST ISOLÉ. POUR SE RENDRE À PARIS, IL FAUT PRENDRE UN AVION AVEC DES COÛTS EXORBITANTS. CELA NUIT À NOTRE CAPACITÉ À NOUS DÉVELOPPER ET À FAIRE VENIR OU RENCONTRER DES PROSPECTS »
Un représentant des entrepreneurs dans les Pyrénées-Orientales (France 3, juillet 2017)

PÉNALISANT

LGV OCCITANIE OUI ! SUR TOUTES LES LIGNES

LIGNES À GRANDE VITESSE
BORDEAUX - TOULOUSE
MONTPELLIER - BEZIERS - PERPIGNAN

La Région Occitanie Pyrénées - Méditerranée

eurosud 25 TEAM ANS

POUR UN NOUVEAU SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DES TRANSPORTS

À l'initiative du gouvernement se sont ouvertes en septembre 2017 les Assises nationale de la Mobilité. Cette démarche succède aux États Généraux du Rail et de l'Intermodalité (EGRIM), plus grande concertation régionale jamais organisée en France, qui se sont tenus en 2016.

À partir des 20.000 contributions recueillies à cette occasion, la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée a déjà fait un choix, celui d'un investissement sans précédent en faveur des transports ferroviaires et de l'intermodalité : **13 milliards d'euros d'ici 2030.**

Aujourd'hui, la Région développe un nouvel écosystème innovant de la mobilité sur un territoire de 72 000 km² qui doit penser son organisation des transports comme celle d'un pays : développement de l'offre TER, arrimage de la région à la Grande Vitesse, rénovation des lignes secondaires, accessibilité pour tous, complémentarité avec les autres transports en commun et les modes doux ou encore relance du fret.

La loi d'orientation sur les mobilités annoncée par l'État en 2018 devra être le reflet de cette dynamique territoriale qui s'attache à construire un nouveau service public régional des transports de qualité par les usagers.

Plus d'informations : www.laregion.fr/EGRIM

POUR UNE ÉGALITÉ ENTRE LES TERRITOIRES

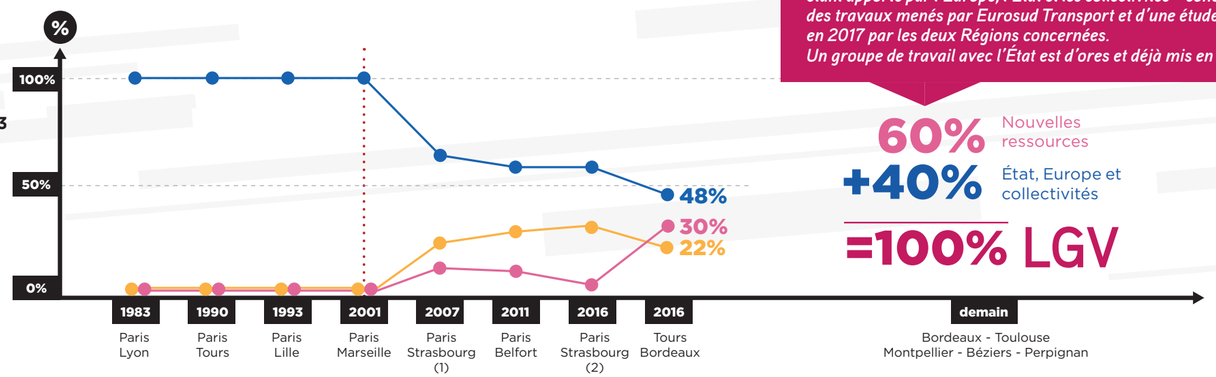
Depuis 1980, **77% des montants investis pour le réseau ferré à grande vitesse ont été pris en charge par l'État et la SNCF.**

Soucieux de la gestion des dépenses publiques nationales, les collectivités d'Occitanie/Pyrénées-Méditerranée sont prêtes à prendre leur part dans le financement des projets de LGV. Mais la réalisation des lignes Bordeaux-Toulouse et Montpellier-Perpignan ne pourra se faire sans un soutien réaffirmé de l'État.

GRAND PARIS EXPRESS
35 Mds €
Pour 12 millions d'habitants

LGV MONTPELLIER-PERPIGNAN BORDEAUX-TOULOUSE
12,5 Mds €
Pour 6 millions d'habitants

RÉPARTITION DES FINANCEMENTS DES LGV DEPUIS 1983



« À L'AVENIR, LES DENIERS DE LA SNCF IRONT EN PRIORITÉ À L'AMÉLIORATION DU RER EN RÉGION PARISIENNE »
Un dirigeant de la SNCF, sous couvert d'anonymat (Libération, juillet 2017)

INACCEPTABLE

Nos projets sont possibles

+ de 60% du coût des deux projets pourrait être assuré par des ressources nouvelles *(nouvelle répartition de la TICPE, écotaxe sur les poids lourds en transit international, etc.), le reste étant apporté par l'Europe, l'État et les collectivités – conclusions des travaux menés par Eurosud Transport et d'une étude portée en 2017 par les deux Régions concernées.*
Un groupe de travail avec l'État est d'ores et déjà mis en place.

60% Nouvelles ressources
+40% État, Europe et collectivités
=100% LGV

2 LGV c'est :

- de TGV pour la mobilité ferroviaire longue distance
- de TER pour les déplacements du quotidien
- de trains de marchandises pour un fret sans CO_2

LGV OCCITANIE

La Région Occitanie Pyrénées - Méditerranée

#LGVOccitanieOui

hotelrepublique.com - 2017- Shutterstock, Scheiber Frederic.