

Toulouse, le 22 mai 2024

Madame la Maire, Monsieur le Maire,
Mesdames et Messieurs les élus municipaux

Vous avez récemment reçu un courrier relatif à la fiscalité complémentaire instituée par la loi de finances pour 2023 pour compléter le financement entièrement public du Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO), le plus essentiel projet d'aménagement durable ferroviaire jamais entrepris dans le Sud-Ouest de la France et de l'Europe. Ce financement public est mobilisé par l'État et 25 collectivités du Sud-Ouest représentant aujourd'hui plus de 12 millions d'habitants et en croissance rapide.

Au travers du GPSO, 14 milliards d'euros seront investis dans le mode de transport collectif le plus durable afin de permettre plus d'un siècle de mobilités, pour le quotidien comme pour la grande distance. La date de mise en service de la voie ferrée actuelle entre Toulouse et Bordeaux (1856) est là pour confirmer, s'il en était besoin, la portée temporelle du GPSO.

Cet investissement est entrepris pour les connexions entre les territoires du Sud-Ouest, la France et l'Europe. La ligne nouvelle conduira à doubler le nombre de voies sur les trois liens Toulouse-Bordeaux, Bordeaux-Dax et Toulouse-Dax, ce dernier étant créé par le GPSO. Il permettra ainsi de désenclaver le Sud-Ouest, de renforcer son attractivité et de réparer une injustice territoriale qui fait de ce territoire, incluant la quatrième métropole de France, le seul non-relié au réseau grande vitesse en France et en Europe.

La dimension européenne du projet est fondamentale, la France étant au carrefour des corridors clefs de transports, Atlantique, Méditerranéen et Mer du Nord-Méditerranée. Ainsi qu'ont pu le rappeler les cinq Coordonnateurs Européens des corridors présents sur notre espace commun lors des "Connecting Europe Days" le 4 avril 2024 à Bruxelles, les trois projets Grand Projet du Sud-Ouest – GPSO, Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan – LNMP et Ligne Nouvelle Provence Côte-d'Azur – LNPCA, sont identifiés comme les sections prioritaires pour finaliser le réseau européen de transports et connecter la France, l'Espagne, le Portugal et l'Italie avec les autres pays de l'Europe.

Le Portugal et l'Espagne attendent leur liaison au reste de l'Europe depuis des années. Avec la LGV « Y Basque », leur réseau à grande vitesse sera disponible jusqu'à la frontière française dans la décennie. L'Europe souhaite à ce titre que le corridor Atlantique, l'un des neuf corridors de circulation européens, soit terminé le plus tôt possible pour relier le Sud et le Nord du continent. L'Europe souhaite également que les corridors Atlantique et Méditerranéen se relient à Toulouse, permettant, avec les franchissements de la frontière pyrénéenne à l'est et à l'ouest, une connexion entre la péninsule ibérique, la France et l'Italie, entre l'Ouest et l'Est de l'Europe par le Sud.

Les alternatives locales à une ligne nouvelle ont été étudiées. Cependant, aucune autre solution ne permet d'économiser autant de temps pour les usagers ni de gaz à effet de serre et de polluants. Aucune ne permet une telle amélioration de la qualité de l'air et par conséquent de la santé des individus. Aucune ne permet non plus une amélioration de service, tant en matière d'amélioration des dessertes existantes que d'offre de trains supplémentaire : alors que la ligne nouvelle permettra un gain d'une heure entre Toulouse et Bordeaux, le relèvement de vitesse sur la ligne actuelle ne permettrait qu'un gain de 10 minutes. Surtout seul le doublement des lignes permettra d'augmenter le nombre de trains et de sièges ainsi que d'améliorer les fréquences, les connexions et les régularités.

En effet, loin de répondre à une logique de développement des seules circulations de grande distance, le GPSO a également pour finalité de renforcer la chaîne de mobilité : avec des trains du quotidien plus fréquents, plus nombreux et plus ponctuels - des TER tous les ¼ d'heure en heure de pointe alors que les lignes sont aujourd'hui saturées ou en passe de l'être selon les territoires, avec des services express régionaux métropolitains des navettes rapides entre les villes, avec des pôles d'échanges multimodaux pour relier les trains avec les autres formes de mobilité collective comme les bus, métro et tramway et actives comme le vélo. Avec la dynamisation du fret ferroviaire, il s'agit enfin de diminuer à la fois le nombre de voitures et de camions sur les routes.

Le GPSO s'inscrit aussi de manière très claire dans les orientations des rapports du GIEC, incitant les autorités à effectuer un transfert modal vers le train à grande vitesse pour des distances comprises entre 400 et 800 km. A titre d'illustration concrète, une personne faisant un trajet entre Toulouse et Paris en train émettra 2,4 kg équivalent CO₂ contre 152 en avion (Orly), soit plus de 60 fois moins. Les réductions d'émission de gaz à effet de serre que permettra le GPSO, à partir de dix ans après sa mise en service, ont été évaluées dans une fourchette de 340 000 à 550 000 tonnes équivalent CO₂ par an.

Sur le sujet fondamental de la biodiversité, il est à noter que si l'emprise théorique de la ligne concerne 4 750 hectares, les milieux naturels sensibles représentent, grâce au travail d'évitement, moins de 870 hectares d'emprises interceptés et les zones humides 250 hectares. De nombreux ouvrages assureront la continuité des corridors écologiques ou l'écoulement des cours d'eau. Au bilan, deux fois plus d'hectares seront renaturés que d'hectares perturbés. La compensation intégrée au projet restaurera ces surfaces avec une plus-value écologique, à l'instar de la ligne Tours-Bordeaux.

S'agissant du financement, les partenaires ont souhaité que contribuent au financement de ce projet du siècle ceux qui vont bénéficier de ses nombreux impacts positifs. L'objectif collectif est qu'un peu plus de 10% soit financé par les propriétaires fonciers qui verront la valeur de leur(s) bien(s) augmenter du fait de cet investissement intégralement public : les entreprises, également au motif que cette nouvelle mobilité favorisera l'attractivité du territoire et ainsi leurs activités économiques et leurs affaires, et les particuliers. Les touristes et visiteurs, qui verront leur accès au territoire du Sud-Ouest facilité, sont également concernés.

Les bénéficiaires du GPSO ne s'y trompent pas : Le dernier sondage réalisé en avril 2024 par Odoxa confirme précisément à nouveau les besoins et attentes limpides des Français et des

Espagnols. Sur deux échantillons de 1005 personnes chacun, 78% des Français et 95% des Espagnols se déclarent favorables au GPSO. 79% des Français et 95% des Espagnols pensent que cette nouvelle ligne permettra de mieux connecter l'Europe, du Nord (via Paris) au Sud (Espagne et Portugal), et de l'Ouest (Atlantique) à l'Est (Méditerranée vers l'Italie).

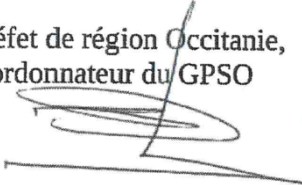
Dans le détail, pour le quotidien et l'écologie, 83% des Français et 94% des Espagnols pensent que le GPSO représente une bonne alternative aux trajets en avion en favorisant le train et 81% des Français et 91% des Espagnols pensent qu'il permettra de faire gagner du temps sur les trajets des habitants au quotidien.

Sur le plan économique 76% des Français et 90% des Espagnols estiment que le GPSO attirera des entreprises pour développer l'économie des territoires. Ils confirment un impact bien concret sur le tourisme : 55% des Français pensent que le projet les incitera à voyager davantage dans le Sud-Ouest de la France ou entre les villes du Sud-Ouest et 90% des Espagnols indiquent que ce projet les incitera à se rendre plus souvent dans notre pays, 40% s'en disent même « certains ».

Le GPSO, projet du siècle pour le Sud-Ouest et la connexion de l'Europe, mérite tout le sérieux et le travail de développement que des milliers de femmes et d'hommes entreprennent en pleine responsabilité. Les différentes composantes du GPSO ont fait l'objet de déclarations d'utilité publique, intervenues à l'issue de nombreuses années d'études et de débat public : sur cette base, les efforts doivent aujourd'hui se concentrer sur la valorisation du projet et son insertion dans sa géographie et dans son époque, au bénéfice du plus grand nombre.

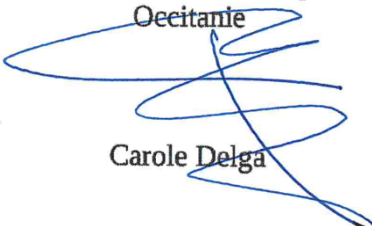
En tant que co-présidents du Comité de pilotage du GPSO, nous tenions à porter à votre connaissance ces informations. Nous restons à votre disposition pour toutes précisions que vous souhaiteriez et vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de notre considération distinguée.

Le préfet de région Occitanie,
coordonnateur du GPSO



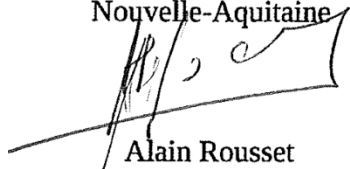
Pierre-André Durand

La présidente de la Région
Occitanie



Carole Delga

Le président de la Région
Nouvelle-Aquitaine



Alain Rousset

ANNEXE 1 - Fact checking du courrier

Madame, Monsieur,

Votre commune située à moins de soixante minutes par véhicule automobile d'une gare desservie par la future ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse ou Bordeaux-Dax, est concernée depuis l'an dernier par une taxe spéciale d'équipement (TSE) visant à financer le Grand Projet Sud-Ouest (GPSO).

L'isochrone d'une heure est déterminée pour un trajet en condition normale entre une gare, existante ou nouvelle desservie par le GPSO, et la mairie d'une commune selon le mode de calcul du Géoportail de l'Institut Géographique National (dans sa version en vigueur au moment de l'établissement de la liste des communes concernées conformément à l'article 103 de la loi de finances pour 2022), basé sur une méthodologie du CEREMA, organismes d'État.

Cette taxe est répartie entre les différents redevables fiscaux soumis aux taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties, aux taxes d'habitation sur les locaux autres que les résidences principales, mais aussi aux cotisations foncières des entreprises (CFE).

Prélevé pendant 40ans, le montant de la TSE, qui représente aujourd'hui un surpoids fiscal de 3 à 17 euros par contribuable selon les communes, sera réévalué chaque année en fonction de l'inflation.

Nous comprenons l'intérêt de développer des infrastructures de transport modernes et efficaces pour nos régions. Toutefois, il nous semble important de soulever plusieurs points d'attention quant à la répartition de la charge fiscale et l'impact du projet sur nos territoires. En effet, une grande partie des communes sujettes à la TSE ne bénéficiera pas directement des nouvelles lignes, ce qui soulève des questions d'équité.

Dans les faits, le rapport d'expertise de la DATAR (Les effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire en France à La Documentation Française) dresse une synthèse de l'ensemble des travaux conduits sous son égide qui montre les effets vertueux sur la mobilité et l'accessibilité d'une LGV, via le report modal notamment, qui tendent à entraîner l'attractivité territoriale, avec en particulier la possibilité de navettes quotidiennes pour les professionnels jusqu'à 1 heure, la possibilité de navettes bi-hebdomadaires pour des réunions ou de télétravail jusqu'à 2 heures, le tourisme courts et longs séjours et de voyages d'affaires autour de 3 heures.

Elles ne profiteront en réalité qu'au rayonnement de la Métropole parisienne, non soumise à la TSE, et au prétendu développement de la Métropole toulousaine. En résumé, les communes rurales du Sud-Ouest se verront imposer une charge financière supplémentaire pour financer des infrastructures de transport principalement avantageuses pour les habitants de certaines grandes métropoles, sans pour autant voir s'améliorer directement l'accessibilité ferroviaire pour leurs propres résidents.

Cette assertion omet les effets positifs sur le Sud de la Nouvelle-Aquitaine (dont Mont-de-Marsan, Dax, le territoire du sud des Landes - Saint-Vincent-de-Tyrosse, etc.), la Métropole de Bordeaux, dans son lien avec Toulouse réduit à seulement une heure et sa proximité accrue avec l'Espagne à l'Est vers Barcelone et à l'Ouest vers Bilbao et Madrid...

Le développement de la Métropole de Toulouse, siège mondial d'Airbus, l'une des capitales en Europe en matière de R&D, première ville étudiante de France après Paris, quatrième métropole de France au développement le plus dynamique, la seule non connectée au réseau grande vitesse en France et en Europe, n'est pas « prétendu », il sera organisé. Les effets positifs de la connexion de Bordeaux au réseau à grande vitesse ne sont plus à démontrer.

Surtout, les effets seront positifs pour tous les territoires et villes moyennes qui seront desservis à travers les gares nouvelles et halte ferroviaire (Mont-de-Marsan, Agen, Montauban, Sud-Gironde) grâce aux politiques publiques, de développement et de mobilités avec les nouveaux services associés, mises en place par les collectivités.

Par ailleurs, le financement du projet repose sur des hypothèses qui conduiront inévitablement à une augmentation future de la TSE. D'abord parce que la contribution de l'Union Européenne, qui s'élève à 2,05 milliards d'euros (20 % du coût total), n'est pas acquise, et parce qu'en cas de non-versement total ou partiel de cette contribution, les collectivités se sont engagées à verser 50% des financements manquants.

L'augmentation de la TSE est organisée par la loi qui prévoit qu'elle est indexée sur l'inflation, il n'existe pas d'hypothèses qui sous-tendent une autre forme d'augmentation comme il est affirmé. La contribution attendue de l'Europe est factuellement de 2,8 milliards d'euros. Le plan de financement qui fait foi, signé par l'État, les Collectivités et SNCF Réseau, indique que l'ensemble des partenaires pallieront un éventuel écart avec l'hypothèse.

Mais aussi, car les surcoûts éventuels du projet seront financés prioritairement par «une mobilisation accrue des recettes fiscales » (article 7 du plan de financement GPSO).

Cette affirmation n'est pas conforme au texte de l'article 7 du plan de financement, qui indique qu'en cas d'écarts, les partenaires rechercheront en premier lieu des économies à programme constant, puis des économies préservant les fonctionnalités essentielles. Ce n'est qu'en dernier ressort, après les deux formes d'économies, que les partenaires pourraient avoir recours à « une mobilisation accrue des ressources fiscales », sans qu'il soit précisé qu'elles seraient des ressources locales existantes, puis à « une répartition équitable du besoin de financement entre les financeurs » sur leurs ressources propres.

Surcoûts qui sont inévitables dans ce type de projet, d'autant plus que le budget a été finalisé avant le choc inflationniste de 2022. SNCF Réseaux a d'ailleurs déjà confirmé que le montant total des travaux dépasserait les prévisions, sans préciser de combien. Ces éléments pourraient accentuer le fardeau fiscal pour vos communes et vos administrés.

Des évolutions de coûts prévisionnels, par définition, seront constatées. Le choc inflationniste, dont il sera fait grâce aux partenaires de ne pas l'avoir prévu, n'est à considérer qu'à l'aune de l'hypothèse d'une inflation moyenne de 2% par an sur 40 ans qui est utilisée dans le plan de financement. L'existence même de l'Établissement Public SGPSO est justifiée par le besoin de maîtrise des coûts dont elle est la première et principale mission. La SGPSO est un instrument de financement qui permettra d'absorber les évolutions à la hausse comme d'intégrer les évolutions à la baisse qui sauront intervenir dans les 40 prochaines années.

En tout état en cause, rien ne permet d'affirmer comme il est fait ici que « *le fardeau fiscal pour vos communes et vos administrés* » pourrait être accentué, d'autant moins sur les communes dont les budgets ne sont pas affectés par la fiscalité, ni sur les très nombreux administrés qui ne sont pas propriétaires, ni encore sur les résidents secondaires ou les touristes et visiteurs qui ne sont pas des administrés.

Au-delà des aspects financiers, l'impact du projet sera considérable sur nos territoires, même pour les communes qui ne sont pas situées à proximité immédiate de la ligne.

Un tel projet implique forcément des nuisances connexes destructrices d'espaces naturels et de terres agricoles comme la construction de ligne haute tension pour alimenter la ligne en électricité, l'exploitation de gravières pour la construction ou l'établissement de zones de chantier. Sans aucun avantage tangible.

Une attention toute particulière sera portée aux flux de matériaux pour les réduire dans toute la mesure du possible, ce qui permettra de réduire le coût du projet. Le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, ne prévoit pas à ce stade d'éventuelles nouvelles gravières. Rappelons que la compensation environnementale intégrée visera, comme il est observé pour la ligne Tours-Bordeaux, à améliorer l'état écologique des territoires traversés et que le report modal prévu vers ce mode de mobilité décarboné sera une source d'économies de gaz à effet de serre ainsi que de polluants, contribuant notamment à l'amélioration de la qualité de l'air. En outre, il est utile d'indiquer que le chantier permettra la création de 10.000 emplois locaux, ce qui constituera un de ses avantages tangibles.

Pour conclure, il est nécessaire de rappeler qu'au-delà des problématiques fiscales, économiques et écologiques soulevées par le projet GPSO, l'utilité même du projet pose question.

Le GPSO et ses composantes sont reconnus d'utilité publique après des années d'études et de débats publics. La participation des publics que les partenaires organiseront à compter de l'automne 2024 portera donc sur la valorisation du projet et son insertion dans sa géographie et dans son époque afin de maximiser ses aménités positives et les opportunités de développement qu'il permet.

Nous reconnaissons la nécessité d'améliorer les liaisons ferroviaires et de promouvoir des modes de transport durables, mais les lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax existent déjà, elles sont encore sous-utilisées et aucun projet de rénovation visant à augmenter leur capacité n'a été sérieusement étudié à ce jour.

D'un autre côté de nombreuses lignes réellement utiles à nos concitoyens et à la vie de nos territoires ne sont pas entretenues et sont progressivement abandonnées au profit du transport routier. Le train et les mobilités du quotidien qui nécessitent une desserte fine du territoire sont, une fois de plus, abandonnés au profit du tout TGV.

Le projet permettra la création du lien entre Toulouse et Dax et depuis et vers l'Espagne. Il permettra de connecter Bordeaux et Barcelone via Toulouse, Bordeaux et Bilbao / Madrid via Dax.

En outre, la plupart des liaisons ferroviaires sont très fréquentées et certaines sont aujourd'hui saturées. La rénovation de la ligne Bordeaux-Toulouse a été étudiée selon trois scénarios. Les résultats ont conduit tous les acteurs publics concernés à choisir la création d'une nouvelle ligne.

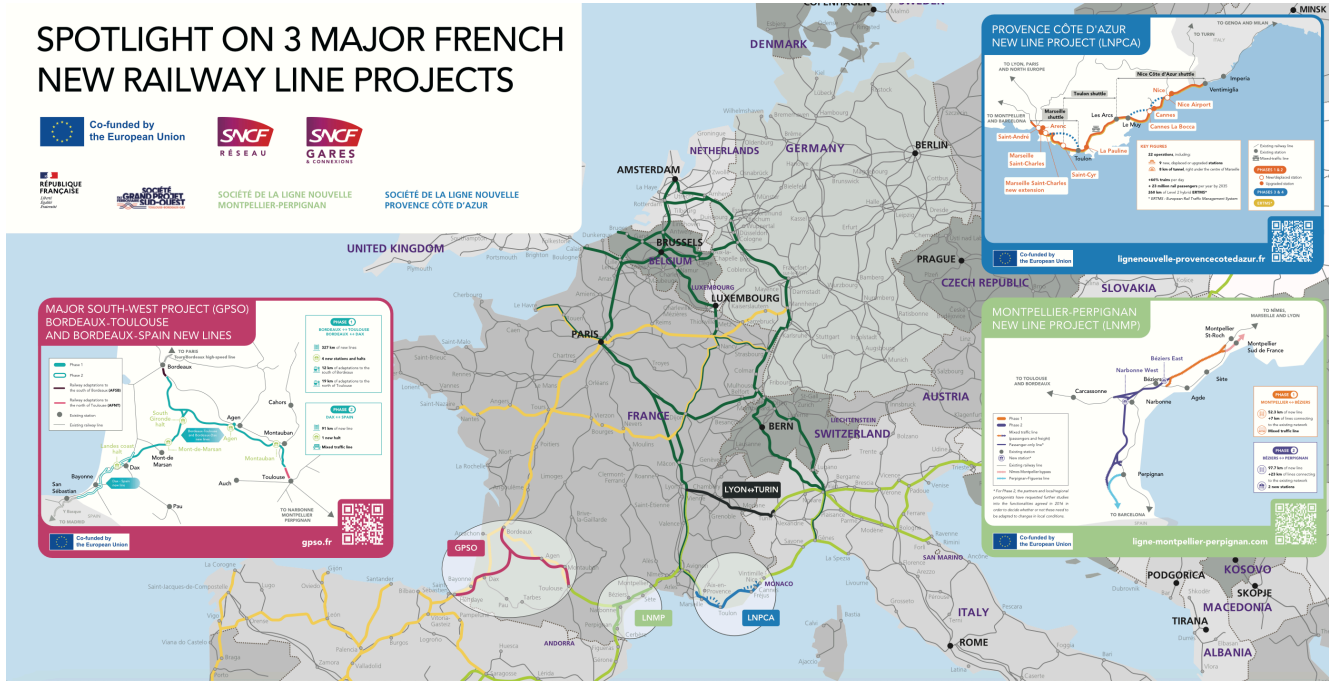
Les lignes de desserte fine du territoire et lignes du quotidien sont également très étudiées et bénéficient de financements pour leur régénération en Nouvelle-Aquitaine et en Occitanie dans les contrats de plan État-Régions, avec notamment plus de 2,2 milliards d'euros envisagés juste pour la programmation en prévision jusqu'en 2027. Des lignes seront réouvertes à l'instigation des Régions, notamment Montréjeau-Luchon sous peu ou à terme Pau-Canfranc.

Pour faire entendre leur voix et défendre au mieux leurs administrés face à l'injustice manifeste que représente la TSE et au non-sens du projet GPSO, les élus du sud Gironde ont décidé de se fédérer au sein d'un collectif. Si vous souhaitez vous aussi vous mobiliser nous vous invitons à rejoindre ce collectif ou à dupliquer cette initiative dans votre département.

Dans les cinq départements concernés géographiquement par la ligne nouvelle (Haute-Garonne, Gironde, Landes, Lot-et-Garonne, Tarn-et-Garonne) des comités territoriaux de suivi du GPSO sont mis en place et animés par les préfets. Les élus concernés (parlementaires, présidentes et présidents d'EPCI, Maires) sont conviés. En outre, les partenaires du projet proposeront des modes de participation dès 2024 à l'ensemble des acteurs du Sud-Ouest. Ils vous invitent à les rejoindre pour concrétiser ce projet de réparation d'une injustice territoriale qui exclut le Sud-Ouest du réseau à grande vitesse européen et empêche l'Espagne et le Portugal de le rejoindre et faire en sorte que le GPSO soit un projet commun de développement durable du territoire et de décarbonation des mobilités au profit de l'habitabilité de la planète et de la santé de ses habitants.

ANNEXE 2 - carte des trois projets GPSO, LNMP, LNPCA en Europe

SPOTLIGHT ON 3 MAJOR FRENCH NEW RAILWAY LINE PROJECTS



PROVENCE CÔTE D'AZUR NEW LINE PROJECT (LNPCA)

Co-funded by the European Union

lignouvelle-provencecotedazur.fr

MONTPELLIER-PERPIGNAN NEW LINE PROJECT (LNMP)

Co-funded by the European Union

ligne-montpellier-perpignan.com

MAJOR SOUTH-WEST PROJECT (GPSO) BORDEAUX-TOULOUSE AND BORDEAUX- SPAIN NEW LINES

Co-funded by the European Union

gpso.fr