



CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL
ET ENVIRONNEMENTAL RÉGIONAL

DOSSIER DE PRESSE

*Conférence de presse de Jean-Louis Chauzy
Lundi 12 Mars 2018*

INVESTIR DANS LES INFRASTRUCTURES EN OCCITANIE



Toulouse, le 8 Mars 2018

CONFERENCE DE PRESSE DE JEAN-LOUIS CHAUZY PRESIDENT DU CESER OCCITANIE

Lundi 12 Mars 2018 à 13h
Hôtel de Région de Montpellier - Hémicycle

INVESTIR DANS LES INFRASTRUCTURES EN OCCITANIE

CONFERENCE DE PRESSE

A la veille des arbitrages du Président de la République et du Gouvernement (rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures), **Jean-Louis Chauzy vous invite à une Conférence de presse sur les infrastructures en Occitanie ce Lundi 12 Mars 2018 à 13h à l'Hôtel de Région de Montpellier – Hémicycle.** A cette occasion, le Président du CESER Occitanie abordera notamment les sujets clés que sont les transports du quotidien, les LGV, et reviendra sur le rapport Spinetta.

CONFERENCE DE PRESSE

DE JEAN-LOUIS CHAUZY

PRESIDENT DU CESER OCCITANIE

LUNDI 12 MARS 2018

PAS DE PAUSE DANS LES INFRASTRUCTURES !

IL N'Y A PAS DE CROISSANCE DURABLE SANS INFRASTRUCTURES DE COMMUNICATION MODERNES

Au moment où le Gouvernement va décider des choix en matière d'investissement dans les infrastructures, le CESER de la région Occitanie rappelle ses choix et ses positions après la publication du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (30 janvier 2018) et du rapport Spinetta sur l'avenir du transport ferroviaire.

Le CESER s'est exprimé à quatre occasions:

- 26 mai 2016 : vote des rapports sur les défis et enjeux de la région à l'horizon 2030 où est identifié l'enjeu de la mobilité dans une région qui doit accueillir 52 000 habitants de plus par an.
- 20 juin 2016 : le CESER a voté à l'unanimité sa contribution aux Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité, prônant un schéma régional des infrastructures et un financement sur 20 ans (Cf. rapport).
- 5 décembre 2017 : contribution du CESER aux Assises de la mobilité dans laquelle nous rappelons notre volonté de mettre en œuvre les investissements prévus pour la réalisation des LGV Bordeaux - Toulouse – Montpellier – Perpignan en mettant l'accent sur notre engagement en faveur des modalités financières permettant le recours à l'emprunt (40 à 50 ans) et des ressources fiscales dédiées (exemple du modèle juridique permettant de financer le Grand Paris Express).
- 19 décembre 2017 : Avis du CESER sur le projet de convention d'exploitation TER entre la Région Occitanie et SNCF Mobilités.

L'Etat doit tenir ses engagements. Bien sûr il faut une hiérarchie dans les projets et un calendrier de réalisation avec des ressources dédiées...mais il ne faut pas de pause !

LES INFRASTRUCTURES DE MOBILITE SONT DES ACCELERATEURS DE CROISSANCE, DE BIEN-ÊTRE ET D'ATTRACTIVITE !

L'observation des réalités, dans notre région Occitanie comme au plan national, montre que les investissements dans les infrastructures ferroviaires et routières, en sécurisant les parcours, permettraient de gagner du temps et du confort dans les transports collectifs, généreraient des créations de richesse et une nouvelle démographie.

Les territoires qui anticipent les investissements par la création de zones d'activité (zones d'échange pour les 2x2 voies) ou par leurs fonctions d'excellence (enseignement supérieur, recherche, culture, patrimoine...) sont bénéficiaires sur le plan de la démographie et de la création d'emplois.

Les documents de l'INSEE publiés depuis 30 ans montrent comment les territoires qui sont passés de l'isolement à l'ouverture ont été bénéficiaires, par les infrastructures de communication, de l'arrivée de nouveaux habitants, de nouvelles activités ... y compris touristiques (105 000 emplois en Occitanie).

La réalisation de grandes infrastructures génère des milliers d'emplois, des qualifications pour des jeunes en insertion dans les chantiers (transformés en CDI à la sortie). Nous avons des exemples dans tous les travaux depuis 20 ans.

La région Occitanie est vice-championne de France pour le taux de chômage. Les infrastructures de mobilité créent de la richesse, cela permet alors de faire reculer le chômage et la pauvreté.

En Occitanie, comme dans tout le Grand Sud, les grandes infrastructures de transport (LGV) sont les infrastructures du quotidien.

La régénération du réseau ferré a été largement financée par la Région en lieu et place de l'Etat comme de la SNCF, mais aujourd'hui il est impossible d'augmenter le cadencement pour des raisons techniques et de sécurité. Il n'y a pas de voies nouvelles disponibles et il faut des délais pour que les trains puissent se succéder.

Pour les transports du quotidien, dont fait partie la LGV, il faut des infrastructures ferroviaires.

Au moment où le Président de la République et le Premier Ministre doivent décider du choix de l'un des trois scénarios proposés par le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (48 milliards sur 20 ans, 60 milliards ou 80 milliards), le CESER rappelle avec vigueur ses positions : **le respect des engagements de l'Etat pour la réalisation de l'intégralité de la liaison Bordeaux-Toulouse avant 2030 et de l'interconnexion de la liaison Montpellier-Perpignan vers Barcelone et Madrid, ce que permet le scénario 3.**

La mobilité du Grand Sud-Ouest européen avec les interconnexions vers l'Espagne permet à la fois de bénéficier de financements de l'Europe et de renforcer les économies des villes concernées de Perpignan à Montpellier.

Le CESER d'Occitanie demande aux parlementaires de la région de soutenir les projets d'investissement votés par les collectivités (et donc soutenus par les populations) qui ont déjà fait l'objet depuis 26 ans d'engagements publics de l'Etat qu'il faut aujourd'hui concrétiser.

Accepter la pause ou le saucissonnage des projets contribuerait à aggraver le chômage, la pauvreté et l'exclusion. Seuls les investissements sont créateurs d'emplois et de richesses.

Le Grand Sud-Ouest français attend depuis un quart de siècle la réalisation des projets.

LES RESEAUX DES LIGNES TER

En conformité avec sa contribution aux Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité, le CESER rappelle son attachement au maintien et à la modernisation du réseau reliant les petites villes aux villes moyennes et aux métropoles.

Il sollicite des investissements de l'Etat et de la Région en faveur des infrastructures, des matériels et de la formation des femmes et des hommes qui assurent la pérennité du service public au sein de la SNCF.

Ces lignes participent à la cohésion économique, sociale et territoriale de la région et de la France; elles contribuent à leur attractivité. Les TER participent au succès des Liaisons à Grande Vitesse.

L'Etat et les Régions doivent donner une nouvelle ambition à la SNCF.

LE RETOUR DE LA ROUTE

Pour permettre le développement de nouveaux modes de transports collectifs (covoiturage), il faut sécuriser les routes desservant les bassins d'emplois (Castres, Ales, Bagnol-sur-Ceze, Ariège, Auch, Rodez, Sévérac-le-Château, Mende...). Pour ce faire, il est indispensable de réaliser les investissements nécessaires avec des fonds publics et privés (concession, comme il en existe déjà) pour une plus grande équité territoriale.

La renaissance industrielle de l'Occitanie nécessite aussi de se préoccuper de l'accessibilité et de l'attractivité de tous les territoires.

Lignes de catégorie UIC 7-9 (2013)



Source : SNCF Réseau

CONTRIBUTION AUX ETATS GENERAUX DU RAIL ET DE L'INTERMODALITE



**Avis téléchargeable sur le
site internet du CESER**

<http://www.cesr-midi-pyrenees.fr/>



**AVIS
SUR LE PROTOCOLE D'ACCORD ENTRE
LA REGION OCCITANIE ET SNCF MOBILITES
DETERMINANT LES ELEMENTS STRUCTURANTS
DE LA FUTURE CONVENTION D'EXPLOITATION TER**



Avis du Conseil Economique, Social et Environnemental Régional

Assemblée Plénière du 19 décembre 2017

COMMUNIQUE DE PRESSE DE JEAN-LOUIS CHAUZY PRESIDENT DU CESER OCCITANIE

AÉROPORT TOULOUSE-BLAGNAC L'ÉTAT DOIT REPRENDRE LES COMMANDES POUR UNE NOUVELLE GOUVERNANCE !

Le CESER de l'ex-région Midi-Pyrénées s'était retrouvé bien seul en octobre/novembre 2014 pour dénoncer la faiblesse coupable de rédaction de l'appel d'offres pour la cession de la gestion de l'Aéroport de Toulouse-Blagnac publié par l'Agence de Participation de l'Etat le 17 juillet 2014, sous la responsabilité du ministre de l'Economie Arnaud Montebourg. Nous avons aussi été seul à nous opposer au choix du concessionnaire, la société Casil Europe, le 4 décembre 2014.

En effet, les trois grandes collectivités (Région Midi-Pyrénées, Conseil Général de Haute-Garonne, Métropole de Toulouse) acceptèrent la procédure d'ouverture à la concurrence et le choix du repreneur, la société Casil Europe, qui appartient à l'Etat Chinois.

La privatisation française sous la forme d'une concession a débouché sur une étatisation chinoise. Les promesses du repreneur de participer au cofinancement du Parc des Expositions et de la 3^{ème} ligne de métro se sont évanouies.

La ponction financière dans la trésorerie de l'Aéroport a par contre été réalisée afin de compenser la surenchère financière de la société Casil Europe pour l'octroi de la concession.

L'extension de la zone de chalandise pour les voyageurs ne permet pas de favoriser et valoriser le « produire en Occitanie » : un appel d'offres sur une activité commerciale concernant les produits cosmétiques vient d'être attribué à des Hollandais au détriment d'une PMI d'Occitanie !

Cet aéroport qui est une plateforme stratégique avec trois zones d'activité, soit 92 000 emplois et deux leaders mondiaux Airbus et ATR, doit faire l'objet, en préparant la sortie et la revente des actions par la société Casil Europe, d'un nouveau partenariat entre l'Etat, les collectivités, la CCI de Toulouse, la Caisse des Dépôts et Consignations et les Banques régionales. Le choix d'un champion français en matière de transport doit alors être retenu.

La Région et la Métropole de Toulouse, qui ont acquis par la loi NOTRe les compétences, doivent enfin dire leurs exigences.

La leçon tirée des erreurs de 2014 pour Toulouse a servi au Gouvernement qui a sécurisé les collectivités que sont Lyon (Rhône-Alpes) et Nice (PACA), afin d'établir une gouvernance avec des opérateurs et des collectivités partenaires.

Ni en Chine, ni aux Etats-Unis un Groupe français n'est accepté pour gérer un aéroport stratégique sur le plan industriel !

RAPPEL : Actionnariat de l'Aéroport de Toulouse-Blagnac

- Casil Europe : 49,9%
- Etat : 10,1%
- CCI Toulouse : 25%
- Région Occitanie : 5%
- Métropole : 5%
- Conseil Départemental de Haute-Garonne : 5%