

DÉPARTEMENT DE TARN-ET-GARONNE

EXTRAIT du PROCÈS-VERBAL des DÉLIBÉRATIONS

RÉUNION DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

Séance du 27 octobre 2021

CD20211027_29
id. 6053

Le 27 octobre 2021 à 9 h 30, les membres du Conseil départemental, légalement convoqués, se sont réunis dans la salle des délibérations à l'Hôtel du Département (82 Montauban), sous la présidence de Monsieur Michel WEILL, Président du Conseil départemental.

Nombre de conseillers départementaux : 30
Quorum : 16

Sont présents :

M. ALBUGUES, M. BAYLET, M. BELLOC, M. BERTELLI, M. BESIERS, Mme BOURDONCLE, Mme CASTAGNE, Mme COLOMBIE, M. CROS, Mme DELBREIL, Mme DELCHER, M. DEPRINCE, Mme DUCASSE, M. GONZALEZ, Mme HEULLAND, Mme IUS, Mme LE CORRE, M. LOPEZ, Mme MAURIEGE, Mme MORVAN, Mme NEGRE, M. PECOU, Mme RABAULT, Mme SARDEING, Mme SINOPOLI, M. VAISSIERES, M. WEILL

Sont représentés :

M. ASTRUC (pouvoir à Mme MAURIEGE), M. BEQ (pouvoir à Mme DUCASSE), M. DESCAZEAUX (pouvoir à Mme MORVAN)

Le quorum légal est atteint, en application de l'article L. 3121-14 du Code général des collectivités territoriales, l'Assemblée départementale a délibéré.

DELIBERATION

GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST

Le grand sud-ouest de la France constitue actuellement "l'angle mort" du réseau ferroviaire français. Dans ce cadre, le Grand Projet ferroviaire du sud-ouest (GPSO) a été conçu pour répondre à des objectifs stratégiques à l'échelle du sud-ouest

(Nouvelle Aquitaine et Occitanie) et permettre une amélioration globale des services ferroviaires.

Ainsi, le GPSO permettra de renforcer l'accessibilité de l'Occitanie, du sud de la Nouvelle Aquitaine et de rapprocher tous les territoires du sud-ouest à l'ensemble du Pays basque, à Toulouse et à Bordeaux et au-delà à Paris.

Ce programme GPSO s'articule au nord avec la ligne à grande vitesse (LGV) Tours-Bordeaux en service depuis juillet 2017. Il constitue également un lien avec le réseau ferroviaire de l'arc méditerranéen et le futur réseau ferré espagnol au sud.

Les deux branches Toulouse-Bordeaux et Bordeaux-Dax font partie du réseau central au réseau transeuropéen de transports (RTE – T) de l'union européenne ainsi que du corridor Atlantique.

À terme, le GPSO permettra de relier l'Europe du Nord et de l'Est à la péninsule ibérique, avec un maillage de la LGV de part et d'autre des Pyrénées qui permettra, à plus long terme de relier Bordeaux, Toulon, Montpellier, Barcelone, Saragosse et Bilbao.

Dès les premières études, le Département de Tarn-et-Garonne avait manifesté un vif intérêt pour ce grand projet de ligne à grande vitesse mais aussi et surtout pour la réalisation d'une gare à Montauban – Bressols.

Cet équipement constituera un point d'accès à la grande vitesse pour tout le territoire et deviendra ainsi un levier majeur du développement économique, urbain, social et démographique du département.

Il est de nature à accroître considérablement l'attractivité du Tarn-et-Garonne pour les entreprises et l'emploi.

Une attention sera portée sur le développement urbain qu'il induira, prioritairement pour le sud du département en corrélation avec les effets de l'influence métropolitaine du Nord-Toulousain.

Aujourd'hui, une phase plus opérationnelle du projet est entamée, et il convient que les collectivités se positionnent plus précisément sur les modalités de financement.

À ce titre, Monsieur le Président a rencontré Madame la Présidente de Région, le 22 septembre dernier, Monsieur le Préfet de Région ainsi que l'ensemble des acteurs et les partenaires majeurs du grand projet du sud-ouest le 26 septembre à la préfecture de Région.

Le projet :

Le grand projet du sud-ouest comporte deux axes :

- Toulouse-Bordeaux,
- Bordeaux-Dax.

Le projet global de ligne Toulouse-Bordeaux comprend 4 composantes :

- les aménagements ferroviaires sud de Bordeaux,
- les aménagements ferroviaires nord de Toulouse,
- la ligne nouvelle qui se redécompose à son tour en :
 - Bordeaux-Sud Gironde
 - Sud Gironde-Toulouse

Le coût prévisionnel :

Le projet global est évalué à 12,8 milliards d'euros.

. Le projet de ligne Toulouse-Bordeaux a été estimé à 10,3 milliards d'euros courants (en valeur janvier 2020)

. Celui de Bordeaux-Dax est estimé à 2,5 milliards d'euros courants.

Le financement prévisionnel :

À ce stade, il convient de noter que, pour la ligne Toulouse-Bordeaux, sur la part dévolue aux collectivités, soit 40 % du total (4,1 milliards d'euros), les collectivités d'Occitanie apporteront 72,27 % du montant, tandis que les collectivités de Nouvelle Aquitaine apporteront le complément, soit 27,73 %.

L'État s'est engagé, conformément, au courrier du premier Ministre du 11 mai 2021, à participer à hauteur de 40 % de l'opération (4,1 milliards d'euros). La participation de l'Union Européenne est estimée à 20 %.

Plus précisément, aux termes de l'accord qui est proposé, les quote-parts budgétaires du financement dévolu aux collectivités pour la ligne Toulouse-Bordeaux s'énoncent comme suit :

- Pour la Région Occitanie, 29,63 %, soit 1 007,43 millions après intervention de la société de financement, soit 25,19 millions d'euros par an.
- Pour le Département de Haute-Garonne, 18,14 %, soit 616,73 millions d'euros après intervention de la société de financement, soit 15,42 millions d'euros par an.
- Pour Toulouse Métropole, 14,89 %, soit 506,20 millions d'euros après intervention de la société de financement, soit 12,66 millions d'euros par an.
- Pour le Sicoval, 0,99 %, soit 33,53 millions d'euros après intervention de la société de financement, soit 840 00 € par an.
- Pour la communauté d'agglomération du Muretain, 1,36 %, soit 46,27 millions d'euros après intervention de la société de financement, soit 1,16 millions d'euros par an.
- Pour le Département des Hautes-Pyrénées, 0,09 % soit 3,05 millions d'euros après intervention de la société de financement, soit 76 000 € par an.
- Pour le Grand Tarbes, 0,02 %, soit 0,59 millions d'euros après intervention de la société de financement, soit 15 000 € par an.
- Pour le Département de Tarn-et-Garonne, 2,87 %, soit 97,73 millions d'euros après intervention de la société de financement, soit 2,44 millions d'euros par an.
- Pour le Grand Montauban, 0,88 %, soit 29,79 millions d'euros après intervention de la société de financement, soit 745 000 € par an.
- Pour le Département du Gers, 0,39 %, soit 13,31 millions d'euros après intervention de la société de financement, soit 330 000 € par an.
- Pour le Grand Auch, 0,04 %, soit 1,51 millions d'euros après intervention de la société de financement, soit 38 000 € par an.
- Pour le Département du Lot, 0,66 %, soit 22,53 millions d'euros après intervention de la société de financement, soit 560 000 € par an.
- Pour la Communauté de communes de Cahors, 0,10 %, soit 3,38 millions d'euros après intervention de la société de financement, soit 80 000 € par an.

- Pour le Département du Tarn, 1,55 %, soit 52,55 millions d'euros après intervention de la société de financement, soit 1,31 millions d'euros par an.

- Pour la communauté d'agglomération d'Albi, 0,43 %, soit 14,59 millions d'euros après intervention de la société de financement, soit 365 000 € par an.

- Pour la communauté d'agglomération de Castres-Mazamet, 0,23 %, soit 7,94 millions d'euros après intervention de la société de financement, soit 200 000 € par an.

- Pour les collectivités de Nouvelle Aquitaine, 27,73 %, soit 943 millions d'euros après intervention de la société de financement, soit 23,57 millions d'euros par an.

. En ce qui concerne la future ligne Bordeaux-Dax, laquelle est décalée dans le temps pour des raisons techniques, les collectivités de Nouvelle Aquitaine financeront 90 % des 2,5 milliards dévolus aux collectivités, tandis que les collectivités d'Occitanie en financeront 10 %.

La répartition budgétaire entre les collectivités pour le financement de la ligne Bordeaux-Dax porte sur une proportion de 40 % du coût estimé à juin 2020 de cet axe, s'élevant à 2,5 milliards d'euros, à parité avec l'État, l'Europe devant venir compléter ce plan de financement.

La répartition proposée est la suivante :

- Pour la Région d'Occitanie, 54 millions d'euros, soit, après prise en compte de la fiscalité nouvelle et des frais financiers, 1,20 millions d'euros par an.

- Pour le Département de Haute-Garonne, 16 millions d'euros, soit, après prise en compte de la fiscalité nouvelle et des frais financiers, 360 000 € par an.

- Pour Toulouse Métropole, 11 millions d'euros, soit, après prise en compte de la fiscalité nouvelle et des frais financiers, 240 000 € par an.

- Pour le Sicoval, 2 millions d'euros, soit, après prise en compte de la fiscalité nouvelle et des frais financiers, 40 000 € par an.

- Pour la communauté d'agglomération du Muretain, 1 million d'euros, soit, après prise en compte de la fiscalité nouvelle et des frais financiers, 30 000 € par an.

- Pour le Département des Hautes-Pyrénées, 33 millions d'euros, soit, après prise en compte de la fiscalité nouvelle et des frais financiers, 730 000 € par an.
- Pour le Grand Tarbes, 17 millions d'euros, soit, après prise en compte de la fiscalité nouvelle et des frais financiers, 370 000 € par an.
- Pour le Département de Tarn-et-Garonne, 3 millions d'euros, soit, après prise en compte de la fiscalité nouvelle et des frais financiers, 62 500 € par an.
- Pour le Grand Montauban, 2 millions d'euros, soit, après prise en compte de la fiscalité nouvelle et des frais financiers, 40 000 € par an.
- Pour le Département du Gers, 1 million d'euros, soit, après prise en compte de la fiscalité nouvelle et des frais financiers, 30 000 € par an.
- Pour le Grand Auch, 1 million d'euros, soit, après prise en compte de la fiscalité nouvelle et des frais financiers, 15 000 € par an.
- Pour le Département du Lot, 2 millions d'euros, soit, après prise en compte de la fiscalité nouvelle et des frais financiers, 50 000 € par an.
- Pour la communauté de communes de Cahors, 1 million d'euros, soit, après prise en compte de la fiscalité nouvelle et des frais financiers, 25 000 € par an.
- Pour le Département du Tarn, 3 millions d'euros, soit, après prise en compte de la fiscalité nouvelle et des frais financiers, 62 500 € par an.
- Pour la communauté d'agglomération d'Albi, 1 million d'euros, soit, après prise en compte de la fiscalité nouvelle et des frais financiers, 20 000 € par an.
- Pour la communauté d'agglomération de Castres-Mazamet, 1 million d'euros, soit, après prise en compte de la fiscalité nouvelle et des frais financiers, 20 000 € par an.

La structure de financement :

Il convient de noter que le projet et son financement seront portés par un établissement public local à créer dans cet objectif. Celui-ci recueillera les participations des divers co-financeurs. Il assurera une fonction de portage de la dette et d'instrument financier souple, ce qui lui permettra de percevoir les ressources fiscales créées ainsi que les contributions des collectivités, étalées sur une durée cible de 40 ans.

Il est proposé de demander à l'État de procéder à la création de cet établissement public local (EPL) dédié, conformément aux dispositions de l'article 4 de la loi d'orientation des mobilités (LOM).

Il conviendra également que l'État puisse mettre en place en loi de finances 2022 la fiscalité locale adéquate, destinée au financement de cet établissement public foncier local, financement qui viendra abonder la part des collectivités. Cette fiscalité locale fait actuellement l'objet d'échanges avec l'État. Il s'agit de la taxe spéciale sur les bureaux (TSB) et de la taxe spéciale d'équipement (TSE).

La TSB est une taxe appliquée aux m² de surfaces commerciales d'un montant unitaire variant selon :

- la valeur économique selon le type de surface considéré,
- les retombées économiques attendues pour chacune des zones géographiques.

La taxe spéciale d'équipement est une taxe additionnelle de + 0,2 % appliquée aux assiettes de la taxe d'habitation et de la taxe sur les propriétés bâties et non bâties. Elle est appliquée uniformément à l'ensemble des zones géographiques bénéficiaires.

Enfin, au vu des sommes qui nous engageront sur ce projet de cofinancement et tant sur la ligne Toulouse-Bordeaux que sur la ligne Bordeaux-Dax, il est demandé au porteur de projet de nous rendre compte périodiquement de l'évolution des coûts du projet.

*
* *

Vu le rapport de Monsieur le Président,

Vu l'avis de la commission mobilités, infrastructures, routes,

Vu l'avis de la commission des finances, personnel, affaires générales,

Vu le règlement intérieur et notamment l'article 52,

Vu l'amendement n°1 remis au Président à l'ouverture de la séance par le Groupe « Tarn-et-Garonne d'abord » s'opposant au montant du cofinancement mis à la charge du Département de Tarn et Garonne,

Vu l'amendement n°2 remis au Président à l'ouverture de la séance par le Groupe « Tarn-et-Garonne d'abord » s'opposant au financement de la ligne à grande vitesse au moyen d'une fiscalité locale propre,

Vu l'amendement n°3 remis au Président à l'ouverture de la séance par le Groupe « Tarn-et-Garonne d'abord » portant demande de diverses mesures à l'égard de l'État, de la SNCF réseau et de l'ensemble des acteurs impliqués pour anticiper les nuisances sonores et environnementales ainsi que les impacts immobiliers et patrimoniaux,

Vu les avis défavorables de la commission des finances, personnel, affaires générales relatifs aux amendements n° 1 et n° 2 de portée budgétaire,

Après exposé du Président et pour la ligne Bordeaux-Dax, la demande de délibéré sur un montant d'engagement financier du Département de 2,5 millions d'euros pour une participation effective de 62 500 € annuelle

Après en avoir délibéré,

LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL

- Rejette l'amendement n°1 s'opposant au montant du cofinancement mis à la charge du Département de Tarn et Garonne présenté par le Groupe « Tarn-et-Garonne d'abord » ;
(résultat du vote : « Pour » (adopté) : 6, « Contre » (rejet) : 21, « Abstentions » : 3)
- Rejette l'amendement n°2 s'opposant au financement de la ligne à grande vitesse au moyen d'une fiscalité locale propre présenté par le Groupe « Tarn-et-Garonne d'abord » ;
(résultat du vote : « Pour » (adopté) : 6, « Contre » (rejet) : 23, « Abstentions » : 1)
- Rejette l'amendement n°3 portant demande de diverses mesures à l'égard de l'État, de la SNCF réseau et de l'ensemble des acteurs impliqués pour anticiper les nuisances sonores et environnementales ainsi que les impacts immobiliers et patrimoniaux, présenté par le Groupe « Tarn-et-Garonne d'abord » (amendement sans incidence financière) ;
(résultat du vote : « Pour » (adopté) : 6, « Contre » (rejet) : 24, « Abstention » : /)
- Réitère le soutien déterminé du Département à la réalisation de cet équipement structurant qui est celui du grand projet ferroviaire du sud-ouest ;

- Prend acte de la proposition de l'État de financer le grand projet du sud ouest à parité avec les collectivités, selon les modalités susvisées ;
- Approuve la proposition de répartition financière prévisionnelle entre les collectivités, telle qu'elle figure dans les lignes supra, à savoir, pour ce qui concerne le seul Département de Tarn-et-Garonne :
 - 97,73 millions d'euros, soit 2,44 millions d'euros par an, après prise en compte de la fiscalité nouvelle et des frais financiers, pour la ligne Toulouse-Bordeaux,
 - 2,5 millions d'euros, soit 62 500 € par an, après prise en compte de la fiscalité nouvelle et des frais financiers, pour la ligne Bordeaux-Dax.
- Autorise Monsieur le Président à demander à l'État la création d'un établissement public local dédié, conformément aux dispositions de l'article 4 de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019,
- Autorise Monsieur le Président à demander à l'État la mise en place, en loi de finances 2022, de la fiscalité locale adéquate, destinée au financement de cet établissement public local.

Pour : 24

Contre : /

Abstentions : 6

Adopté à la majorité.

Le Président,

Michel WEILL