

DÉPARTEMENT DE TARN-ET-GARONNE

**EXTRAIT du PROCÈS-VERBAL
des DÉLIBÉRATIONS**

RÉUNION DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

Séance du 14 décembre 2021

**CD20211214_10A
id. 6158**

Le 14 décembre 2021 à 9 h 30, les membres du Conseil départemental, légalement convoqués, se sont réunis en Assemblée départementale sous la présidence de Monsieur Michel WEILL, Président du Conseil départemental, en vertu des articles L.3121-9 du code général des collectivités territoriales et 6-I de l'ordonnance n° 2020-391 du 1^{er} avril 2020 modifiée par la loi du 10 novembre 2021 portant diverses dispositions de vigilance sanitaire.

*Nombre de conseillers départementaux : 30
Quorum : 10*

Sont présents :

M. ALBUGUES, M. ASTRUC, M. BAYLET, M. BELLOC, M. BEQ, M. BERTELLI, M. BESIERS, Mme BOURDONCLE, Mme CASTAGNE, M. CROS, Mme DELBREIL, Mme DELCHER, M. DEPRINCE, M. DESCAZEAUX, M. GONZALEZ, Mme HEULLAND, Mme LE CORRE, M. LOPEZ, Mme MAURIEGE, Mme MORVAN, Mme NEGRE, Mme SARDEING, Mme SINOPOLI, M. VAISSIERES, M. WEILL

Sont représentés :

Mme COLOMBIE (pouvoir à M. BESIERS), Mme DUCASSE (pouvoir à M. BEQ), Mme IUS (pouvoir à M. DEPRINCE), M. PECOU (pouvoir à Mme HEULLAND), Mme RABAULT (pouvoir à Mme SARDEING)

Considérant l'article 6-IV de l'ordonnance n°2020-391 du 1er avril 2020 modifiée, le Président constate que l'Assemblée départementale réunie à l'Hôtel du Département et par téléconférence, atteint le quorum réglementaire et que, par conséquent, elle peut valablement délibérer.

DELIBERATION

GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST

Décisif pour le développement du grand quart Sud-Ouest de l'hexagone, le grand projet ferroviaire du sud-ouest (GPSO) poursuit le double objectif d'améliorer l'accessibilité ferroviaire des régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie en France et en Europe et d'accroître la part du transport ferroviaire dans les déplacements autour des métropoles de Bordeaux et Toulouse, en augmentant les capacités disponibles pour les transports du quotidien au sein de ces deux régions. Il contribuera en outre à l'amélioration des liaisons interrégionales et longue distance entre l'axe atlantique et l'axe méditerranéen, et, en particulier, sur la façade atlantique entre Toulouse, Bordeaux, Tours et Paris.

Ce projet déclaré d'utilité publique, dont l'ensemble des recours contentieux est à présent purgé, est porteur de bénéfices essentiels pour le territoire tarn-et-garonnais en termes de sécurité, de transition écologique mais aussi de diminution de la pollution atmosphérique par le report modal du transport routier et aérien qu'il augure. Véritable outil d'aménagement du territoire, il permettra également d'amplifier le développement économique, démographique, social et l'emploi en Tarn-et-Garonne grâce à l'implantation d'une gare LGV à Montauban-Bressols.

L'aménagement d'une ligne nouvelle et de nouvelles voies au sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse favorisera le développement des transports express régionaux (TER) depuis et vers Bordeaux et Toulouse, facilitant ainsi le quotidien des concitoyens grâce à une offre ferroviaire supplémentaire qui diminuera d'autant la place de la voiture individuelle dans les déplacements et conséquemment les engorgements aux abords des villes aux horaires de pointe.

Cette démarche a connu une notable accélération depuis le printemps dernier lorsque le Premier ministre a confirmé aux collectivités d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine son soutien au projet de ligne à grande vitesse GPSO et l'engagement de l'État à le financer à hauteur de 40 %, soit 4,1 milliards d'euros courants.

Désormais, les délais sont contraints pour un commencement des travaux dès 2024 avec une mise en service à horizon 2030. En effet, il appartient au Gouvernement de créer par voie d'ordonnance la future société de financement du GPSO qui prendra la forme juridique d'un établissement public local (EPL), et ce, avant le 24 avril 2022, c'est-à-dire dans un délai de 24 mois à compter de la promulgation de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 dite loi d'orientation des mobilités (LOM), augmenté de 4 mois par la loi d'urgence n°2020-290 du 23 mars 2020 pour faire face à l'épidémie de Covid-19.

Pour ce faire, et conformément à l'article 4 de la loi d'orientation des mobilités (LOM), le plan de financement du grand projet ferroviaire du sud-ouest doit être approuvé par l'État et les collectivités territoriales appelées à contribuer financièrement au projet avant d'être communiqué pour avis au Conseil d'État au plus tard le 31 décembre 2021.

C'est dans cet objectif que le préfet de la région Occitanie et de Haute-Garonne, préfet coordonnateur du grand projet ferroviaire du sud-ouest, a communiqué à Monsieur le Président ce 24 novembre 2021, le plan de financement définitif ci annexé, du projet de ligne grande vitesse tel qu'issu des travaux de concertation menés par l'État avec les collectivités locales partenaires.

Objet du plan de financement :

Première phase :

- réalisation des aménagements ferroviaires de la ligne existante Bordeaux-Sète au Sud de Bordeaux (AFSB) sur 12 km entre Bègles et Saint-Médard-d'Eyrans (déclarés d'utilité publique par arrêté du préfet de la Gironde le 25 novembre 2015),

- réalisation des aménagements ferroviaires de la ligne existante Bordeaux-Sète au Nord de Toulouse (AFNT) sur 17 km entre la gare de Toulouse Matabiau et Castelnau d'Estrétefonds (déclarés d'utilité publique par arrêté du préfet de la Haute-Garonne le 4 janvier 2016),

- création de la ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse (déclarée d'utilité publique par décret en Conseil d'État du 2 juin 2016).

Deuxième phase :

- création de la ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Dax (déclarée d'utilité publique par décret en Conseil d'État du 2 juin 2016.)

Coût prévisionnel :

Première phase : 10,3 milliard d'euros

Deuxième phase : 3,7 milliards d'euros

Coût total : 14 milliards d'euros

Ces coûts estimatifs sont exprimés en euros courants sur la base du chiffrage réalisé en 2020 pour un calendrier de réalisation à horizon 2030 avec commencement des travaux en 2024.

Clé de répartition des besoins estimatifs de financement :

Première phase :

L'engagement financier de l'État à hauteur de 4,1 milliards d'euros courants portant sur la première étape (AFSB, AFNT et la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse), les besoins de financement estimatifs de la première phase de réalisation seront répartis comme suit :

- État : 40%, soit 4,1 milliards d'euros courants
- collectivités locales : 40%, soit 4,1 milliards d'euros courants
- Union européenne (hypothèse) : 20%, soit 2,05 milliards d'euros courants

Sur la part dévolue aux collectivités locales (4,1 milliards d'euros courants), il convient de noter que pour la première phase, les collectivités territoriales d'Occitanie interviendront à hauteur de 72,26 % de l'enveloppe budgétaire contre 27,74 % pour les collectivités de Nouvelle-Aquitaine.

Le montant de la contribution due par chacune des collectivités et établissements publics de coopération intercommunale concernés est calculé selon la clé de répartition du tableau figurant ci-dessous.

Plan de financement de la première étape (part des collectivités locales)

Première étape Ligne nouvelle Bordeaux - Toulouse, AFNT, AFSB		Répartition budgétaire entre collectivités - Plan de financement 2021			
		Quote-part	Quote-part budgétaire	Pour information : quote-part budgétaire hors fiscalité (estimée à 30%)	
Collectivités territoriales		Part du total (%)	M€ courants	M€ courants	M€ courants/an (sur 40 ans)
Conseil Régional Occitanie		29,63%	1 220,8	854,5	21,36
Haute-Garonne	CD 31	18,14%	747,3	523,1	13,08
	Toulouse Métropole	14,89%	613,4	429,4	10,73
	SICOVAL	0,99%	40,6	28,4	0,71
	Muretain Agglo	1,36%	56,1	39,2	0,98
Haute-Pyrénées	CD 65	0,09%	3,7	2,6	0,06
	CA Tarbes Lourdes	0,02%	0,7	0,5	0,01
Tarn et Garonne	CD 82	2,87%	118,4	82,9	2,07
	Grand Montauban	0,88%	36,1	25,3	0,63
Gers	CD 32	0,39%	16,1	11,3	0,28
	Grand Auch	0,04%	1,8	1,3	0,03
Lot	CD 46	0,66%	27,3	19,1	0,48
	Grand Cahors	0,10%	4,1	2,9	0,07
Tarn	CD Tarn	1,55%	63,7	44,6	1,11
	Grand Alibigeois	0,43%	17,7	12,4	0,31
	CA Castres-Mazamet	0,23%	9,6	6,7	0,17
Total Occitanie		72,26%	2 977,5	2 084,2	52,11
Conseil Régional Nouvelle Aquitaine		4,25%	175,2	122,6	3,07
Gironde	Bordeaux Métropole (sur AFSB exclusivement)	21,00%	865,2	605,6	15,14
Landes	CD 40	0,59%	24,3	17,0	0,43
	Grand Dax	0,14%	5,6	3,9	0,10
	Ca Mont-de-Marsan	0,13%	5,4	3,7	0,09
Pyrénées- Atlantiques	CD 64	0,62%	25,5	17,8	0,45
	CA Pau	0,32%	13,1	9,1	0,23
	CA Pays basque	0,27%	11,3	7,9	0,20
Lot et Garonne	CD 47	0,31%	12,9	9,0	0,23
	CA Agen	0,11%	4,6	3,2	0,08
Total Nouvelle Aquitaine		27,74%	1 143,0	800,1	20,00
Total Deux Régions		100,00%	4 120,5	2 884,4	72,1

* NB : contrairement à ce qui est indiqué, la colonne de droite présente les quotes-parts budgétaires après déduction de la future fiscalité locale. L'écart à la baisse de la part départementale en comparaison avec le plan de financement présenté dans la délibération du conseil départemental du 27 octobre 2021 s'explique par une évaluation à la hausse du rendement de la nouvelle fiscalité locale.

Deuxième phase :

Étant convenu que les collectivités ayant participé au financement de la première étape actent le principe d'une solidarité de l'ensemble de ces collectivités pour le financement des deux étapes, elles s'engagent à financer la seconde phase lorsque sa réalisation interviendra selon la répartition établie dans le tableau figurant ci-dessous.

Plan de financement de la seconde étape (part des collectivités locales)

Seconde étape Ligne nouvelle Sud-Gironde - Dax		Répartition budgétaire entre collectivités - Plan de financement 2021			
		Quote-part	Quote-part budgétaire	Pour information : quote-part budgétaire hors fiscalité (estimée à 30%)	
Collectivités territoriales		Part du total (%)	M€ courants	M€ courants	M€ courants/an (sur 40 ans)
Conseil Régional Occitanie		3,64%	53,9	37,7	0,94
Haute-Garonne	CD 31	1,08%	16,0	11,2	0,28
	Toulouse Métropole	0,74%	11,0	7,7	0,19
	SICOVAL	0,12%	1,8	1,3	0,03
	Muretain Agglo	0,10%	1,5	1,0	0,03
Haute-Pyrénées	CD 65	2,22%	32,9	23,0	0,58
	CA Tarbes Lourdes	1,13%	16,7	11,7	0,29
Tarn et Garonne	CD 82	0,19%	2,8	2,0	0,05
	Grand Montauban	0,11%	1,6	1,1	0,03
Gers	CD 32	0,10%	1,5	1,0	0,03
	Grand Auch	0,04%	0,7	0,5	0,01
Lot	CD 46	0,14%	2,1	1,5	0,04
	Grand Cahors	0,06%	0,9	0,7	0,02
Tarn	CD Tarn	0,18%	2,7	1,9	0,05
	Grand Alibigeois	0,07%	1,1	0,8	0,02
	CA Castres-Mazamet	0,06%	0,8	0,6	0,01
Total Occitanie		10,01%	148,0	103,6	2,59
Conseil Régional Nouvelle Aquitaine		56,75%	839,4	587,6	14,69
Gironde	Bordeaux Métropole (sur AFSB exclusivement)	0,00%	-	-	-
Landes	CD 40	7,88%	116,5	81,6	2,04
	Grand Dax	1,82%	26,9	18,9	0,47
	Ca Mdm	1,73%	25,6	18,0	0,45
Pyrénées-Atlantiques	CD 64	8,25%	122,0	85,4	2,13
	CA Pau	4,24%	62,6	43,9	1,10
	CA Pays basque	3,66%	54,1	37,9	0,95
Lot et Garonne	CD 47	4,17%	61,7	43,2	1,08
	CA Agen	1,49%	22,1	15,5	0,39
Total Nouvelle Aquitaine		89,99%	1 331,1	931,8	23,30
Total Deux Régions		100,00%	1 479,1	1 035,4	25,9

*** NB : contrairement à ce qui est indiqué, la colonne de droite présente les quotes-parts budgétaires après déduction de la future fiscalité locale. L'écart à la baisse de la part départementale en comparaison avec le plan de financement présenté lors de la délibération du conseil départemental du 27 octobre 2021 s'explique par une évaluation à la hausse du rendement de la nouvelle fiscalité locale.**

Sur la part dévolue aux collectivités locales (soit 40 % correspondant à 1,48 milliards d'euros courants), il convient de noter que pour cette seconde phase, les collectivités territoriales d'Occitanie interviendront à hauteur de 10,01 % de l'enveloppe budgétaire contre 89,99 % pour les collectivités de Nouvelle-Aquitaine.

Les collectivités territoriales concernées s'engagent à mettre en œuvre ce plan de financement pour la part les concernant via l'établissement public local (EPL) en charge de contribuer au financement de la future infrastructure ferroviaire qui sera créé par voie d'ordonnance, en application de l'article 4 de la loi LOM.

La contribution des collectivités locales sur l'ensemble de l'opération provient de leurs contributions budgétaires mais également de la fiscalité locale affectée à l'EPL et des emprunts levés par ledit EPL. Les ressources fiscales prélevées localement viendront en déduction de la part budgétaire des collectivités territoriales telle que définie dans le plan de financement, au prorata des clefs de répartition précitées.

Ressources fiscales :

Faisant suite à la demande des collectivités locales de mettre en place de nouvelles ressources fiscales destinées à boucler le plan de financement du futur établissement public local, le Gouvernement a déposé dans le cadre de l'examen de la loi de finances initiale pour 2022 un amendement visant à créer à compter du 1^{er} janvier 2023 (soit l'année suivant la création de l'établissement public local grand projet ferroviaire du sud-ouest) une taxe spéciale d'équipement (TSE).

Le produit de la taxe spéciale d'équipement grand projet ferroviaire du sud-ouest est à ce stade de l'examen parlementaire fixé à 24 millions d'euros par an. Il rapporterait ainsi 960 millions sur les 40 années de financement du projet qui viendraient en déduction de la part dévolue au bloc local.

D'après le texte adopté en première lecture à l'Assemblée nationale, seront concernées « toutes les personnes physiques ou morales assujetties aux taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties, à la taxe d'habitation sur les résidences secondaires et autres locaux meublés non affectés à l'habitation principale et à la cotisation foncière des entreprises » établies dans une commune située à moins d'une

heure de voiture d'une gare desservie par la future ligne à grande vitesse. Les organismes d'habitation à loyer modéré et les sociétés d'économie mixte en seraient exonérés.

L'instauration de cette taxe, au vu du produit attendu (24 millions d'euros par an) représenterait une hausse d'environ 0,4 % par an de la taxe foncière, soit quelques euros pour les particuliers.

Cette taxe spéciale d'équipement pourrait être complétée, dans un prochain texte financier, par une taxe sur les locaux à usage de bureaux (TSB), suivant des modalités proches de celles prévues dans le cadre du financement de la Société du Grand Paris.

Participation et engagements de SNCF-Réseau

Le projet du protocole de financement a fait l'objet d'une importante modification afin d'intégrer une participation financière de SNCF Réseau. Ainsi, SNCF Réseau s'est engagée à reverser le surplus des péages d'infrastructures perçus par rapport à ses dépenses de maintenance une fois le grand projet ferroviaire du sud-ouest lancé. Ce surplus qui pourrait représenter entre 1 milliard d'euros et 1,7 milliard d'euros serait ainsi réinvesti dans le financement du projet et contribuerait à alléger la part de l'investissement local .

Au vu de ce qui précède, et au regard de l'effort financier qui sera supporté par le Département et les Tarn-et-Garonnais pour la réalisation de ce qui constitue le plus grand chantier contemporain d'aménagement du Sud-Ouest de la France, Monsieur le Président sera particulièrement attentif à ce que le Département soit associé le plus largement possible lors des phases techniques et qu'il lui soit régulièrement tenu compte de la maîtrise des coûts et du calendrier des travaux. Sur ce point, le Département de Tarn-et-Garonne ne saurait s'engager financièrement au-delà des 97,73 millions d'euros initialement estimés après déduction de la fiscalité locale spécifique concernant la première phase et au-delà des 2,5 millions d'euros initialement estimés déduction faite de la fiscalité locale spécifique concernant la seconde phase, soit au total les 100,23 millions d'euros votés par l'assemblée délibérante lors de la réunion consacrée au vote de la décision modificative le 27 octobre 2021.

*
* *

Vu le rapport de Monsieur le Président,

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 dite loi d'orientation des mobilités (LOM), notamment son article 4,

Vu le décret n° 2016-738 du 2 juin 2016 déclarant d'utilité publique la réalisation des lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV) « Bordeaux-Toulouse » et « Bordeaux-Dax »,

Vu la délibération du conseil départemental du 27 octobre 2021 relative au grand projet ferroviaire du sud-ouest,

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

Vu l'avis de la commission des finances,

Vu le règlement intérieur et notamment son article 52,

Vu l'amendement 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 adéquate,

Vu l'avis défavorable de la commission des finances relatif à cet amendement de portée budgétaire,

Après en avoir délibéré et procédé au vote au scrutin public par appel nominal,

LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL

- Rejette l'amendement s'opposant au financement de la ligne à grande vitesse au moyen d'une fiscalité locale adéquate présenté par le Groupe « Tarn-et-Garonne d'abord »,
(résultat de vote : « Pour » (adopté) : 7, « contre » (rejet) : 20, « abstention » : 3)
- Confirme l'attachement du Département à la réalisation du grand projet ferroviaire du sud-ouest, équipement structurant pour le Tarn-et-Garonne ;

- Approuve la proposition définitive de répartition financière des besoins de financement estimatifs du grand projet ferroviaire du Sud-Ouest telle qu'elle figure dans les tableaux susmentionnés, à savoir pour ce qui concerne le département de Tarn-et-Garonne :

- 2,87 % de la quote-part supportée par les collectivités locales, soit 82,9 millions d'euros courants, représentant un effort budgétaire de 2,07 millions d'euros courants par an, après prise en compte de la fiscalité additionnelle dédiée au grand projet ferroviaire du sud-ouest pour la première phase de l'opération ;

- 0,19 % de la quote-part supportée par les collectivités locales, soit 2 millions d'euros courants, représentant un effort budgétaire de 50 000 € courants par an, après prise en compte de la fiscalité additionnelle dédiée au grand projet ferroviaire du sud-ouest pour la deuxième phase de l'opération.

- Autorise Monsieur le Président à signer le plan de financement pour la réalisation du grand projet ferroviaire du Sud-Ouest à conclure avec l'État, les différentes collectivités concernées par le projet et SNCF réseau tel qu'annexé, étant précisé que les montants de 97,73 millions d'euros (après déduction fiscale et frais financiers) pour la première phase de l'opération et de 2,5 millions d'euros (déduction faite de la fiscalité et des frais financiers) pour la seconde phase constituent pour le Département de Tarn-et-Garonne des plafonds de dépense intangibles.

Pour : 24

Contre : /

Abstentions : 6

Adopté à la majorité.

Le Président,

Michel WEILL