Envoyé en préfecture le 20/12/2021
Reçu en préfecture le 20/12/2021
Affiché le
ID : 064-226400018-20211216-43115-DE

PYRENEES ATLANTIQUES
LE DEPARTEMENT

SESSION
d'hiver
Réunion du 16 décembre 2021

DGS

Délibération n° 05-001

Politique : Ressources
Mission : -
Code PMA : F

Rapporteur : LASSERRE JEAN-JACQUES

PARTICIPATION AU GRAND PROJET SUD OUEST (GPSO)

VU l'examen du projet de délibération par la cinquième commission,

VU les conclusions du rapporteur,

Par courrier en date du 22 novembre 2021, le Préfet de la Région Occitanie a fixé le cadre des échanges relatif au Grand projet Sud-Ouest (GPSO).

RAPPEL DU PROJET

Le Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest, situé dans les régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine, s'inscrit dans la continuité de la ligne Sud Europe Atlantique mise en service en 2017. Il comporte la réalisation de lignes nouvelles sur les axes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, et englobe les aménagements du réseau existant au nord de Toulouse (AFNT) et au sud de Bordeaux (AFSB). Au total, le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest est un vaste programme estimé à 13,5 Mds€. La première phase du GPSO (composée des trois opérations : AFNT, AFSB, lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax) est entièrement déclarée d'utilité publique. Le programme est inscrit dans les corridors figurant dans le règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, avec les tracés Bordeaux-Toulouse et Vitoria-Gasteiz – San Sébastian – Bayonne – Bordeaux dans le corridor du réseau central Atlantique et du réseau central Méditerranée.

Le GPSO poursuit le double objectif d'améliorer l'accessibilité ferroviaire de ces deux régions en France et en Europe et d'accroître l'utilisation 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 des régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine. Il permettra de relier Toulouse à Paris en 3 heures 10 environ et Toulouse à Bordeaux en 1 heure 05 (contre 2 heures actuellement). Il contribuera en outre à l'amélioration des liaisons interrégionales et longue distance entre l'axe atlantique et l'axe méditerranéen, en en particulier, sur la façade atlantique entre Paris, Tours, Bordeaux et Toulouse.

Envoyé en préfecture le 20/12/2021
Reçu en préfecture le 20/12/2021
Affiché le
ID : 064-226400018-20211216-43115-DE

A la suite des annonces du Premier ministre en avril et mai 2021 en faveur du GPSO, le Président de la République a confirmé, à l'occasion des 40 ans du TGV, le 17 septembre 2021, l'engagement de nouveaux investissements structurants, en citant comme priorité la LGV Bordeaux-Toulouse.

L'Etat, signataire du présent plan de financement, s'inscrit dans l'approche nouvelle du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), qui recommande le phasage des projets en commençant en priorité par les opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements au quotidien. Cela sera le cas des opérations relatives aux AFSB et AFNT visant respectivement à dé-saturer les nœuds ferroviaires de Bordeaux et de Toulouse et à faciliter la réalisation des opérations de RER (Réseau express régional) Métropolitains dans les deux métropoles. Cela sera également le cas des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, rapprochant les territoires du grand Sud-Ouest avec les métropoles de Toulouse, Bordeaux et Bayonne et au sein d'un réseau de 10 villes moyennes.

Comme le prévoit la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM), ces investissements de l'Etat seront cadencés dans le respect de sa trajectoire financière sous-jacente et dans le respect des grands équilibres pluriannuels des finances publiques. La question de l'intégration de la section de ligne Sud-Gironde – Dax dans la prochaine loi de programmation relative aux infrastructures, de façon à permettre la réalisation des différentes phases du GPSO de manière continue, sera prise en considération par le COI réinstallé depuis mars 2021 dans la perspective d'un rapport d'étape sur la programmation en février 2022, puis la remise de son rapport final fin 2022.

Ce plan de financement s'inscrit dans la perspective de création, par ordonnance, d'un établissement public local (EPL), telle que prévue par l'article 4 de la loi d'orientation des mobilités et à la suite de la demande des collectivités territoriales :

I. « Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre, par voie d'ordonnance, dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi afin de créer un ou plusieurs établissements publics locaux ayant pour mission le financement, sur un périmètre géographique déterminé, d'un ensemble cohérent d'infrastructures de transport terrestre dont la réalisation représente un coût prévisionnel excédant un milliard d'euros hors taxes. Ces établissements peuvent également avoir pour mission de concevoir et d'exploiter ces infrastructures ou de mettre en place les services complémentaires ou connexes à ces infrastructures. L'Etat peut être représenté au sein des organes dirigeants de ces établissements. Les ressources de ces établissements comprennent des ressources fiscales créées à cet effet.

II. Ne peuvent donner lieu à la création d'un établissement public dans les conditions prévues au I du présent article que les projets d'infrastructures ayant fait l'objet : 1°, d'une déclaration d'utilité publique en application de l'article L. 121-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, d'une déclaration de projet en application de l'article L. 126-1 du code de l'environnement ou d'une décision de l'autorité administrative d'engager l'enquête publique et d'une contre-expertise à l'évaluation socio-économique en application de l'article 17 de la loi 2012-1885 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017 ; 2°, d'un plan de financement, approuvé par l'Etat et les collectivités territoriales qui financent ces projets »

PLAN DE FINANCEMENT

Ce plan de financement a pour objet les opérations suivantes, constitutives de la première phase du GPSO, qui ont été déclarées d'utilité publique :

- la 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 : cette opération a été déclarée d'utilité publique par arrêté du préfet de la Gironde du 25 novembre 2015 ;

Envoyé en préfecture le 20/12/2021
Reçu en préfecture le 20/12/2021
Affiché le
ID : 064-226400018-20211216-43115-DE

- la 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 : cette opération a été déclarée d'utilité publique par arrêté du préfet de la Haute-Garonne du 4 janvier 2016 ;
- la création des lignes nouvelles à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax sur 327 km de section courante, possédant un tronc commun de 55 km entre le Sud de Bordeaux et le Sud Gironde. Ces lignes nouvelles se raccordent au réseau ferré national au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse, ainsi qu'au nord de Dax et ont été déclarées d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat du 2 juin 2016.

ESTIMATION DES COÛTS D'INVESTISSEMENT ET DES BESOINS DE FINANCEMENT

L'estimation des coûts d'investissement présentée prend en compte le périmètre de dépenses suivantes sur la première phase du GPSO : études (à partir de 2020) et direction des travaux, acquisitions foncières, réalisation du projet (génie civil, équipements ferroviaires) y compris provisions pour risques.

Les autres frais, comme les frais financiers et les frais de gestion liés à la mise en place de l'EPL, à qui il appartiendra de définir sa stratégie financière, ne sont pas pris en compte dans ces coûts et devront, le cas échéant, être portés par les collectivités locales seules. A titre indicatif, en visant, par exemple, l'étalement de la charge budgétaire sur 40 ans, les frais financiers pourraient atteindre 10 % des coûts d'investissement.

L'estimation HT des coûts d'investissement pour la phase 1 du GPSO est donnée à titre indicatif pour les différentes opérations suivantes, au stade de l'Avant-Projet Sommaire (APS) (plus spécifiquement au stade des études d'avant-projet – AVP pour les AFSB et AFNT) :

Opérations	M€ 2020	Md€ courants (estimation)
Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse	717,3 M€ 2020	0,9 Md€ courants
Aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux	758,6 M€ 2020	0,9 Md€ courants
Section de ligne nouvelle Bordeaux-Sud Gironde	1 410 M€2 020	1,9 Md€ courants
Section de ligne nouvelle Sud Gironde-Toulouse	4 937 M€ 2020	6,6 Md€ courants
TOTAL première étape	**7 882,9 M€ 2020**	**10,3 Md€ courants**
Section de Ligne nouvelle Sud Gironde – Dax)	*2 478 M€ 2020*	**3,7 Md€ courants**
TOTAL deuxième étape	**2 478 M€ 2020**	**3,7 Md€ courants**
TOTAL	**10 360,9 2020**	**14,0 Md€ courants**

Les montants indiqués en euros courants sont calculés sur la base d'hypothèses de taux d'actualisation et de calendrier de réalisation demeurant à confirmer mais démarrant en tout état de cause en 2024 et s'étalant sur une période résultant des programmations de réalisation fixées dans les conventions de financement ultérieures réunissant les parties. L'annexe 1, détaille ces coûts et hypothèses de calcul. L'estimation sera réactualisée en euros constants et courants lors des signatures des conventions de financement, ayant pour objet la réalisation des travaux.

Envoyé en préfecture le 20/12/2021
Reçu en préfecture le 20/12/2021
Affiché le
ID : 064-226400018-20211216-43115-DE

RÉPARTITION DU FINANCEMENT ENTRE LES PARTIES

Les clefs de répartition retenues par ce plan de financement sont les suivantes pour la première étape (AFNT, AFSB et Ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse) de la phase 1 du GPSO, sur la base des coûts en euros courants présentés précédemment :

- Europe (hypothèse) : 20 %, soit 2,05 Md€ courants ;
- État : 40 %, soit 4,1 Md€ courants ;
- collectivités locales : 40 %, soit 4,1 Md€ courants, répartis selon le tableau qui suit.

Les collectivités territoriales s'engagent à mettre en œuvre ce plan de financement pour la part les concernant via l'Établissement Public Local (EPL) qui sera créé à cette fin, en application de l'article 4 de la loi LOM.

Le montant des contributions versées par les Régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine ainsi que les autres collectivités territoriales sera réparti selon les clés de répartition figurant dans le tableau ci-dessous. Cette clef de répartition vaut donc pour l'ensemble des opérations figurant à l'article 1 du plan de financement joint en annexe.

La contribution des collectivités locales provient de leurs contributions budgétaires mais également de la fiscalité locale affectée à l'EPL, ainsi que des emprunts levés par l'EPL. Les ressources fiscales viendront en déduction de la part des collectivités locales telle que définie dans ce plan de financement, au prorata des clefs de répartition précitées.

Étant donné l'intérêt de l'ensemble des parties à la réalisation de la première phase du GPSO, qu'elles soient concernées par la première ou la seconde étape de la première phase du GPSO, il est 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, et s'engagent à financer la seconde phase lorsque sa réalisation interviendra.

Plan consolidé de financement de GPSO, première et seconde étape (part des collectivités locales)

TOTAL GPSO **Première et seconde étape**		**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**
Conseil Régional Occitanie		22,76%	1 274,6	892,3	22,31
Haute-Garonne	CD 31	13,63%	763,3	534,3	13,36
	Toulouse Métropole	11,15%	624,4	437,0	10,93
	SICOVAL	0,76%	42,5	29,7	0,74
	Muretain Agglo	1,03%	57,5	40,3	1,01
Hautes-Pyrénées	CD 65	0,65%	36,6	25,6	0,64
	CA Tarbes Lourdes	0,31%	17,4	12,2	0,30

Envoyé en préfecture le 20/12/2021
Reçu en préfecture le 20/12/2021
Affiché le
ID : 064-226400018-20211216-43115-DE

Tarn et Garonne	CD 82	2,17%	121,3	84,9	2,12
	Grand Montauban	0,67%	37,7	26,4	0,66
Gers	CD 32	0,31%	17,6	12,3	0,31
	Grand Auch	0,04%	2,5	1,7	0,04
Lot	CD 46	0,52%	29,4	20,6	0,51
	Grand Cahors	0,09%	5,0	3,5	0,09
Tarn	CD Tarn	1,19%	66,4	46,5	1,16
	Grand Alibigeois	0,34%	18,8	13,1	0,33
	CA Castres-Mazamet	0,19%	10,5	7,3	0,18
Total Occitanie		**55,82%**	**3 125,5**	**2 187,8**	**54,70**
Conseil Régional Nouvelle Aquitaine		18,12 %	1 014,7	710,3	17,76
Gironde	Bordeaux Métropole (sur AFSB exclusivement)	15,45 %	865,2	605,6	15,14
Landes	CD 40	2,52 %	140,9	98,6	2,47
	Grand Dax	0,58 %	32,6	22,8	0,57
	CA Mont de Marsan	0,55 %	31,0	21,7	0,54
Pyrénées-Atlantiques	CD 64	2,63 %	147,4	103,2	2,58
	CA Pau	1,35 %	75,7	53,0	1,33
	CA Pays basque	1,17 %	65,4	45,8	1,14
Lot et Garonne	CD 47	1,33 %	74,6	52,2	1,31
	CA Agen	0,48 %	26,7	18,7	0,47
Total Nouvelle-Aquitaine		**44,18 %**	**2 474,2**	**1 731,9**	**43,30**
Total deux Régions		**100 %**	**5 599,7**	**3 919,8**	**98,0**

A l'occasion de la session du 22 octobre 2021, le Conseil départemental a adopté une motion dans laquelle il a rappelé :

- sa volonté de voir développer des liaisons ferroviaires rapides, cadencées et de qualité jusqu'à Bayonne et Pau, via Orthez. Un engagement déjà concrétisé par une participation à hauteur de 54 M€ pour la liaison Tours-Angoulême pour un gain d'une heure de trajet vers Paris ;

- la proposition de la Région Nouvelle-Aquitaine de prendre 36,4 % de la somme attendue des collectivités territoriales concernées sur son territoire, pourcentage jugé insuffisant au regard des

Envoyé en préfecture le 20/12/2021
Reçu en préfecture le 20/12/2021
Affiché le
ID : 064-226400018-20211216-43115-DE

compétences ferroviaires des Régions et de la capacité d'investissement de la Région Nouvelle-Aquitaine ;

- la part inacceptable proposée au Département des Pyrénées-Atlantiques pour un gain de temps estimé au mieux à 20 minutes vers Paris, sans garantie de modernisation des voies existantes jusqu'à Bayonne et Pau ;

- les oppositions exprimées à l'heure actuelle par de nombreuses collectivités territoriales de Nouvelle-Aquitaine sur la maquette financière proposée, suscitant des interrogations sur le montage final et fort de l'expérience passée sur le financement de la Tours-Bordeaux ;

- la demande du Conseil départemental au Président de la Région Nouvelle-Aquitaine de reconsidérer la maquette financière proposée à un niveau acceptable au regard du gain en temps des nouvelles lignes et l'assurance de la participation financière équitable de toutes les collectivités concernées ;

- la condition de l'éventuel engagement financier du Département des Pyrénées-Atlantiques à un démarrage concomitant des travaux entre Bordeaux et Toulouse et ceux entre Bordeaux et Dax ainsi qu'à l'engagement ferme et dans un délai raisonnable de la modernisation des voies existantes de la portion Dax-Bayonne-Hendaye et de la portion Dax-Orthez-Pau, permettant une desserte qualitative de ces deux bassins de vie.

Afin de poursuivre la bonne connaissance du dossier, le Président Lasserre a rencontré, le 19 novembre 2021, M. André Bayle (SNCF Réseau) et M. Guy Kauffmann (directeur du projet LGV en Occitanie), notamment pour mieux connaître les travaux réalisés et à réaliser sur les voies existantes au sud de Dax en direction de Bayonne et de Pau.

Par ailleurs, il est à noter que les sollicitations financières ont évolué, le précédent tableau affichant une sollicitation du Département des Pyrénées Atlantiques à hauteur de 304 M€ avant fiscalité et de 213 M€ après fiscalité. A la suite de l'intervention du Président Lasserre auprès du Président Rousset, un nouveau calcul des répartitions financières entre collectivités a été proposé. Pour le Département le montant est ramené à 147 M€ avant fiscalité et 103 M€ après fiscalité.

Le désenclavement du département a toujours été un enjeu fort pour la collectivité, qui a répondu présente sur les différents aménagements, que ce soit routiers avec les autoroutes et leurs échangeurs pour irriguer les territoires, que ce soit l'aérien avec les deux aéroports Biarritz et Pau, que ce soit en matière de désenclavement numérique avec le réseau très haut débit. Le réseau ferré participe naturellement au désenclavement du territoire, il permet d'assurer les déplacements pour un grand nombre de concitoyens aussi bien pour des raisons personnelles, familiales, professionnelles ou touristiques. Le Département s'est toujours inscrit dans la volonté de faciliter les échanges et ce projet participe à améliorer les liaisons vers les capitales régionale mais aussi nationale. Ce projet sera aussi l'occasion de bénéficier d'améliorations des lignes classiques entre Dax et Bayonne ou vers Pau.

Cependant, la position du Département reste exigeante sur un engagement ferme :

- pour la concomitance des chantiers Bordeaux-Toulouse et Sud Gironde-Dax ;
- pour l'engagement de toutes les collectivités concernées ;
- pour la réalisation des travaux d'amélioration des voies existantes Dax-Bayonne et Dax-Pau ;
- pour un service express performant entre Hendaye et Bayonne ;
- pour un cadencement des TGV sur ces dessertes significativement augmenté.

Aussi l'engagement financier du Département portera d'une part sur le financement du GPSO concernant la partie Sud Gironde-Dax à hauteur de 54 M€ et d'autre part sur l'aménagement des voies existantes en substitution de la Région Nouvelle-Aquitaine qui augmentera à due concurrence sa participation au GPSO à hauteur de 16 M€, soit au total une participation de 70 M€.

Envoyé en préfecture le 20/12/2021
Reçu en préfecture le 20/12/2021
Affiché le
ID : 064-226400018-20211216-43115-DE

APRÈS EN AVOIR DELIBÉRÉ,

Le Conseil départemental :

- **confirme l'engagement de la collectivité** en faveur du grand projet ferroviaire du sud-ouest entre Bordeaux et Dax (GPSO) ;

- **dit l'engagement de principe de la collectivité** à financer ce grand projet ferroviaire dans le cadre d'une répartition de l'effort entre l'Etat, l'Europe et les collectivités locales ;

- **demande** pour ce faire, à l'Etat, **la création d'un établissement public local (EPL)** dédié conformément à l'article 4 de la Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) ;

- **approuve le modèle du plan de financement** joint à la présente délibération avec dans son article 3, la quote-part budgétaire hors fiscalité pour le Département des Pyrénées-Atlantiques ramenée à 54 M€ sur la totalité et ciblé sur la seconde étape du projet, soit sur la ligne Sud-Gironde-Dax ;

- **s'engage à participer** en substitution de la Région aux travaux d'amélioration des lignes Dax-Pau et Dax-Bayonne-Hendaye à hauteur de 16 M€ ;

- **conditionne la participation de la collectivité selon les modalités indiquées ci-dessus :**

. à la **concomitance des chantiers** Bordeaux-Toulouse et Sud Gironde-Dax ;

. à **un engagement financier de toutes les collectivités concernées par la présente délibération** ;

. à **la réalisation des travaux d'amélioration des voies existantes** Dax-Bayonne-Hendaye et Dax-Pau ; un cadencement des TGV sur ces dessertes significativement augmentées ; un service express performant entre Hendaye et Bayonne ;

- **donne pouvoir au Président pour signer le plan de financement final** dans les limites de cette délibération,

- **donne délégation** à la Commission permanente pour **approuver** la convention avec la Région Nouvelle-Aquitaine.

ADOPTÉ
35 voix pour
14 voix contre (Patrice Baduel, Nadine Barthe, Marie-Pierre Cabanne, Valérie Cambon, Véronique Dehos, Iker Elizalde, Joseba Erremundeguy, Franck Lamas, Jean-François Maison, Stéphanie Maza, Michel Minvielle, Karine Péré, Annie Poveda et Yves Salanave-Péhé)
5 abstentions (Maïder Behoteguy, Monia Evene-Mateo, Jean-Pierre Harriet, Isabelle Pargade, Marc Saint-Esteven)

Le Président du Conseil départemental

Jean-Jacques LASSERRE