

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
Première phase entre Montpellier et Béziers
COMITE TECHNIQUE #18
Visioconférence du 15 décembre 2020

Participants : cf. annexe liste de présence.

Pièce jointe : support de présentation.

INTRODUCTION

Madame **Régine BREHIER**, présidente du comité technique, accueille les participants à cette première session portant sur le financement du projet de ligne nouvelle Montpellier – Perpignan (LNMP). Elle introduit la réunion en fixant les trois objectifs de la séance. Le premier est de comprendre les concepts de société de financement et de société de projet. Le deuxième de partager un retour d'expérience sur les travaux menés dans le cadre du « Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest ». Enfin, le dernier est de présenter une première trame du protocole d'intention de financement des travaux, le calendrier et les travaux à conduire pour le finaliser.

1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU CONCEPT DE SOCIÉTÉ DE FINANCEMENT ET DE SOCIÉTÉ DE PROJET

Monsieur **Damien TEICHNER**, de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, introduit cette séquence en rappelant la logique de la loi d'orientation des mobilités (LOM) en matière financière. Il précise que la LOM fixe la trajectoire budgétaire et financière de l'État au regard des investissements en matière de mobilité. Il rappelle que la LOM prévoit un engagement des travaux du projet LNMP entre Montpellier et Béziers dans un horizon à dix ans, et celui des travaux sur la section Béziers-Perpignan à une échéance de vingt ans. Il précise que ce sont les réflexions menées par la Commission d'orientation des infrastructures (COI) qui ont conduit à ces horizons accessibles d'un point de vue opérationnel et budgétaire. Il rappelle que l'article 4 de la LOM prévoit la possibilité d'un financement via la création d'une société de financement dont l'objectif est notamment d'accélérer le calendrier de réalisation des grands projets. Il ajoute que la création d'une société de financement doit intervenir par ordonnance dans un délai de 24 mois à compter de la promulgation de la loi, soit à la date butoir du 24 décembre 2021. Il indique que ce délai a été prolongé de 4 mois suite à la crise sanitaire (nouvelle date butoir le 24 avril 2022).

Monsieur **Damien TEICHNER** poursuit son exposé en présentant les conditions préalables à la constitution d'un établissement public local destiné à financer un projet tel que la LNMP. Il précise que la loi impose une décision de l'autorité administrative d'engager l'enquête publique, une contre-expertise positive de l'évaluation socio-économique, ainsi qu'un plan de financement approuvé par l'État et les collectivités territoriales qui financent le projet. Il précise également que le montant des travaux doit être supérieur à un milliard d'euros.

Monsieur **Damien TEICHNER** rappelle à présent des pistes de travaux principaux à mener pour créer un établissement public local. En tout premier lieu, il conviendra de définir un plan de financement incluant des ressources fiscales dédiées. Ce plan devra associer les modalités d'emprunt et de remboursement. Il faudra fixer une gouvernance, ainsi que le périmètre des opérations financées par la société de financement. Il conviendra enfin de mettre en place les recettes affectées et attribuer leur affectation par une loi de finances. Il souligne que l'esprit de la création de cette société de financement est de créer une vraie structure avec des ressources associées et une gouvernance propre.

Monsieur **Damien TEICHNER** expose le schéma général de la réalisation d'un grand projet. Ce dernier s'inscrit dans le cadre du triptyque financement – maître d'ouvrage – gestionnaire d'infrastructure. Deux modes de financement sont possibles. Une contribution budgétaire classique de l'État, des collectivités territoriales, voire de l'Union européenne et/ou un financement via une société de financement bénéficiant de ressources fiscales dédiées et affectées. Ces deux modalités peuvent être combinées. La société de financement permettrait dans ce cas de compléter ou d'abonder le financement du projet. Dès que les

modalités de financement sont établies, le maître d'ouvrage peut engager la réalisation des études et des travaux, et le gestionnaire d'infrastructure prendra en charge l'exploitation et la maintenance des infrastructures une fois les travaux achevés.

Monsieur **Damien TEICHNER** explique que la société de financement peut être uniquement chargée de collecter les ressources fiscales, ou alors assurer en plus la maîtrise d'ouvrage des travaux, ou alors également prendre en charge la gestion de l'infrastructure. Cette société porte alors le nom de « société de projet ». À ce titre, il cite et développe l'exemple de la Société du Grand Paris chargée de concevoir et réaliser le réseau de transport public du Grand Paris (connu sous le nom de Grand Paris Express).

Madame **Régine BREHIER** propose un temps d'échange avant de clore cette séquence.

Monsieur **Alain BLANC**, de Perpignan méditerranée métropole, souhaite connaître le périmètre du projet (première phase ou linéaire complet) qui sera éligible à la création de cette société de financement. Monsieur **Damien TEICHNER** précise que l'article 4 de la LOM se voulait volontairement ouvert.

Monsieur **Alain BLANC** souligne que l'un des critères d'éligibilité spécifie que le projet doit faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique et qu'à ce stade, seule la première phase répond à ce critère. Monsieur **Damien TEICHNER** rappelle que la LOM demande la décision d'une autorité administrative d'engager l'enquête publique.

Monsieur **Jean-Marc SERRE**, du conseil départemental des Pyrénées-Orientales, s'interroge sur les taxes affectées à cette société dans le cadre d'une opération ferroviaire. Madame **Régine BREHIER** précise que cette réponse sera apportée lors de la présentation de la deuxième séquence.

Monsieur **Damien VAN GASTEL**, de la communauté d'agglomération Le Grand-Narbonne, demande une estimation financière des taxes qui seront dédiées à cette société de financement. Madame **Régine BREHIER** précise que des éléments de réponse seront également apportés lors de la présentation de la deuxième séquence.

2. RETOUR D'EXPÉRIENCE SUR LES TRAVAUX MENÉS DANS LE CADRE DU GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST (GPSO)

Monsieur **Loïc LOTTON**, du conseil régional Occitanie, retrace le contexte général du « Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest » pour lequel une étude d'ingénierie financière et juridique a conclu que le projet était finançable par une société de financement dotée de ressources fiscales pendant 50 ans. Il souligne que cette méthodologie a été appliquée sur le linéaire complet du projet LNMP. Il cite les ressources fiscales potentielles qui pourraient être dédiées au projet, à savoir :

- la taxe locale sur les bureaux ;
- la taxe sur la valorisation immobilière ;
- les droits de mutation à titre onéreux ;
- la taxe spéciale d'équipement ;
- la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE Grenelle) ;
- la redevance d'infrastructure poids-lourds en transit international.

Monsieur **Loïc LOTTON** communique une première estimation des rendements potentiels de ces ressources fiscales dans le cas de LNMP, soit un montant total de 50 millions d'euros par an en hypothèse basse ou 84 millions d'euros par an en hypothèse haute. Il précise que ces montants ont été estimés avant la crise sanitaire. Aussi, il ajoute que les études vont se poursuivre afin de mettre à jour ces données chiffrées. Il souligne que l'application de certaines taxes pourraient être reportées à une échéance plus favorable compte tenu du contexte économique. Il précise également qu'il y aura une analyse de ces taxes sous l'angle du gain de temps de parcours et des bénéfices économiques issus de l'infrastructure. Il ajoute aussi, qu'une analyse, portant sur la robustesse juridique au regard du principe constitutionnel d'égalité des citoyens devant l'impôt, est en cours.

Madame **Régine BREHIER** propose un temps d'échange avant de clore cette séquence.

Monsieur **Léos MAERE**, de Montpellier méditerranée métropole, demande un point de situation sur le choix du panier fiscal qui sera retenu. Monsieur **Loïc LOTTON** précise que les discussions sont toujours en cours dans le cadre de GPSO. Aussi, il ajoute qu'il est difficile de définir à la date d'aujourd'hui une liste arrêtée des taxes qui seront retenues.

Monsieur **Léos MAERE** souligne la nécessité de réfléchir sur le contribuable qui devra supporter le financement et du bénéfice qu'il pourra en tirer. Madame **Régine BREHIER** confirme que cette approche duale sera un point clé de l'analyse juridique du panier de taxation. Monsieur **Léos MAERE** précise qu'il conviendra de bien communiquer pour justifier et argumenter l'augmentation de la charge fiscale.

Madame **Julie GUIROY**, de Montpellier méditerranée métropole, s'interroge sur les sources de financement. Elle rappelle l'hypothèse qui avait été émise d'une contribution financière des usagers de l'autoroute A9. Aussi, elle questionne quant à l'étendue du champ des possibles. Monsieur **Loïc LOTTON** confirme qu'une réflexion est menée sur une participation financière des péages à la fin des concessions autoroutières.

3. PROTOCOLE D'INTENTION DE FINANCEMENT ET MODALITÉS DE TRAVAIL

Madame **Régine BREHIER** rappelle que la jurisprudence du conseil d'État impose un niveau d'information au public suffisant en matière de financement d'un projet. Aussi, elle précise la nécessité de négocier un protocole d'intention de financement qui sera joint au dossier de saisine, début mai, de l'autorité environnementale et du SGPI. Elle présente et détaille un plan type de protocole d'intention de financement. Parmi les items on distingue :

- Les signataires (co-financeurs, maître d'ouvrage, etc.).
- Le périmètre retenu (première phase uniquement ou linéaire complet ?).
- L'estimation du coût de l'opération (nécessité de disposer du montant actualisé du coût du projet).
- La maîtrise d'ouvrage (SNCF Réseau ou société de projet ?).
- Les scénarios de financement à l'étude et leurs grandes lignes.

Madame **Régine BREHIER** précise sur ce point que le calendrier imposera notamment de ne pas écarter l'option de financer le projet par des crédits budgétaires conventionnels de l'État et des collectivités. Elle ajoute aussi qu'il conviendra de s'assurer que la société de financement permettra de couvrir la totalité du coût du projet ou de prévoir également une part de crédits budgétaires. Elle précise que les scénarios envisagés devront notamment définir les différentes clés de répartition du financement restant à la charge de l'État et des collectivités et les principales échéances pour affermir les options qui seront retenues dans le protocole de financement.

- Une clause concernant une éventuelle participation de SNCF Réseau.

Madame **Régine BREHIER** cite l'article L.2111-10-1 du code des transports qui limite la participation financière de SNCF Réseau au-delà d'un certain niveau d'endettement (plus connue sous le terme de « règle d'or »).

- Une clause concernant les subventions européennes.

Madame **Régine BREHIER** précise que ces subventions interviennent à la fin du projet et qu'elles viennent in fine en remboursement des sommes mises en place par les différents cofinanceurs.

- Une éventuelle clause d'engagement pour la deuxième phase.
- Des dispositions complémentaires d'intention d'engagement.
- Les modalités de conventionnement.
- La gouvernance du projet.

Madame **Régine BREHIER** poursuit son exposé sur les modalités de travail. Elle propose de mettre en place un groupe de travail restreint en charge de la rédaction du protocole d'intention de financement. Ce groupe de travail veillera notamment à proposer des formulations pour les principales clauses du protocole

tout en s'appuyant sur les directives du comité de pilotage ou des exemples récents de protocoles. Le groupe s'assurera également de rassembler des éléments objectifs pour permettre aux membres du comité de pilotage de statuer sur différents sujets (clés de répartition des financements budgétaires, etc.). Elle ajoute que SNCF Réseau apportera tous les éléments techniques qui pourraient être utiles au groupe de travail.

Madame **Régine BREHIER** conclut cette séquence en évoquant le calendrier de travail. Elle rappelle qu'il y a deux échéances imposées, à savoir :

- le projet de protocole d'intention de financement pour fin avril 2021, indispensable pour la saisine de l'Ae et du SGPI ;
- le protocole d'intention de financement signé en septembre 2021 par les partenaires cofinanceurs, préalable à l'ouverture de l'enquête publique.

Elle précise également qu'il y aura courant janvier 2021 un comité de pilotage coprésidé par le préfet de région et la présidente du conseil régional Occitanie. Elle ajoute que l'on peut prévoir raisonnablement deux à trois réunions techniques entre janvier et mi-avril, ainsi qu'une à deux réunions techniques après les élections régionales et avant l'échéance de septembre.

Monsieur **Benoît LEMOZIT**, de la préfecture de région Occitanie, précise que la date du comité de pilotage sera fixée lorsque les échanges techniques seront suffisamment avancés pour nécessiter des arbitrages.

Madame **Régine BREHIER** propose à présent un temps d'échange avant de clore cette séquence.

Monsieur **Damien VAN GASTEL** demande une estimation des délais nécessaires à l'évaluation des taxes affectées au projet. Madame **Régine BREHIER** souligne qu'il y a deux enjeux par rapport au protocole d'intention :

- la nécessité de cerner si les ressources fiscales sont suffisantes pour financer le projet ou s'il faut prévoir des crédits budgétaires en complément ;
- l'analyse juridique plus fine de ces ressources.

Monsieur **Loïc LOTTON** précise que c'est un travail itératif et qu'une première ébauche a été présentée sur le linéaire complet du projet. À ce titre, il renvoie au transparent n°14 de la présentation.

Madame **Karine BUSSONE**, du conseil départemental de l'Hérault, demande si les ressources selon les premières simulations effectuées sont suffisantes. Monsieur **Loïc LOTTON** précise que les ressources fiscales qui ont été listées sont suffisantes. En revanche, il précise que toutes ces taxes ne pourront peut-être pas être activées avec la crise sanitaire, cela conduira probablement à envisager des crédits budgétaires supplémentaires. Madame **Karine BUSSONE** rappelle que la crise sanitaire impacte déjà les ressources fiscales, ainsi que les ressources budgétaires des collectivités. Madame **Régine BREHIER** souligne qu'il faudra, à cet effet, disposer d'une mise à jour du coût du projet et d'une chronologie actualisée des dépenses.

Monsieur **Léos MAERE** souligne que le coût général des travaux sera un facteur primordial pour quantifier les ressources fiscales dédiées. Madame **Régine BREHIER** confirme qu'il faudra bien chiffrer le coût et bien identifier qui participera au financement.

Madame **Julie GUIROY** demande un complément d'information sur les hypothèses qui ont été retenues dans le cadre des premières simulations. Monsieur **Loïc LOTTON** précise que les hypothèses diffèrent en fonction de la nature de la taxe. Il ajoute que parmi les hypothèses, seuls les départements et les métropoles concernés par le linéaire complet ont été étudiés.

Monsieur **Stéphane MARI**, du conseil départemental des Pyrénées-Orientales, souhaite connaître l'ordre du jour de la prochaine réunion prévue début janvier avec le préfet de région. Il demande si cette réunion aura vocation à prendre des décisions spécifiques. Madame **Régine BREHIER** présume que cette réunion n'aura pas vocation à prendre des décisions à proprement parlé. En revanche, elle n'exclut pas qu'elle donne lieu à des prises d'orientations.

Madame **Karine BUSSONE** précise qu'il est primordial pour les élus de disposer des hypothèses qui ont été prises en compte afin de travailler sur l'acceptabilité sociale du projet et de son financement.

CONCLUSION

Madame **Régine BREHIER** remercie l'ensemble des participants et rappelle qu'elle est disponible pour répondre aux questions ultérieures ou à toute demande d'information complémentaire. Elle propose une

prochaine réunion à Monsieur **Benoît LEMOZIT**, de la préfecture de région Occitanie qui précise que la date du comité de pilotage sera fixée lorsque les échanges techniques seront suffisamment avancés pour nécessiter des arbitrages à la mi-janvier 2021.

Annexe : liste des participants.

Conseil général de l'environnement et du développement durable

– Régine BREHIER

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

– Damien TEICHNER

– Pierre-Louis GUILLERMAIN

Préfecture de la région Occitanie

– Benoît LEMOZIT

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Occitanie

– Christian GODILLON

– Marie-Pierre NERARD

– Thierry PEYRO-ROYO

Direction départementale des territoires et de la mer de l'Hérault

– Yoan LETROUBLON

Conseil régional Occitanie

– Régis CHANTEAU

– Loïc LOTTON

– Bruno DULAU

Conseil départemental de l'Hérault

– Karine BUSSONE

Conseil départemental de l'Aude

– Jean-Pierre DEGAEFF

Conseil départemental des Pyrénées-Orientales

– Stéphane MARI

– Jean-Marc SERRE

Montpellier Méditerranée Métropole

– Julie GUIROY

– Léos MAERE

– Natalia DE OLIVEIRA MARTINS

Sète Agglopolé Méditerranée

– Philippe COTTOUR

Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée

– Christian VINCENDET

Communauté d'agglomération Le Grand-Narbonne

– Damien VAN GASTEL

Perpignan Méditerranée Métropole

– Alain BLANC

SNCF Réseau

– Stéphane LUBRANO

– Nicolas ALADERN

– Isabelle SOUCHE