

Ligne nouvelle Montpellier Perpignan

COTECH 18

15 décembre 2020

SOMMAIRE

- Présentation générale du concept de société de projet- société de financement
- Retour d'expérience – Travaux menés dans le cadre du projet GPSO
- Protocole d'intention de financement de la LNMP et modalités de travail
- Questions diverses.

Présentation générale du concept de société de projet - société de financement

Exposé des motifs de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)

« Cette programmation traduit les objectifs de la présente loi en programmes d'investissements identifiés et financés, afin de mettre en cohérence la stratégie d'investissement de l'État avec ses objectifs politiques. »

“

Concernant la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), [...] les études se poursuivront en vue de l'engagement en premier lieu des travaux de la section Montpellier-Béziers à horizon de 10 ans et de la section Béziers-Perpignan à échéance de 20 ans. [...]

Enfin, les travaux seront poursuivis avec les collectivités locales afin de préciser les conditions dans lesquelles la mise en place de ressources dédiées permettrait d'anticiper le calendrier de réalisation de la ligne Montpellier – Perpignan.

”

L'article 4 de la LOM



- 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'État 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 n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017
 - 2° **D'un plan de financement, approuvé par l'État et les collectivités territoriales qui financent ces projets. L'évaluation socio-économique préalable et la contre-expertise doivent montrer une rentabilité socio-économique positive.**
- III. Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de quatre mois à compter de la publication de l'ordonnance prévue au I du présent article.

Ce délai de 24 mois a été prolongé de 4 mois par la *loi 2020-290 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19*.



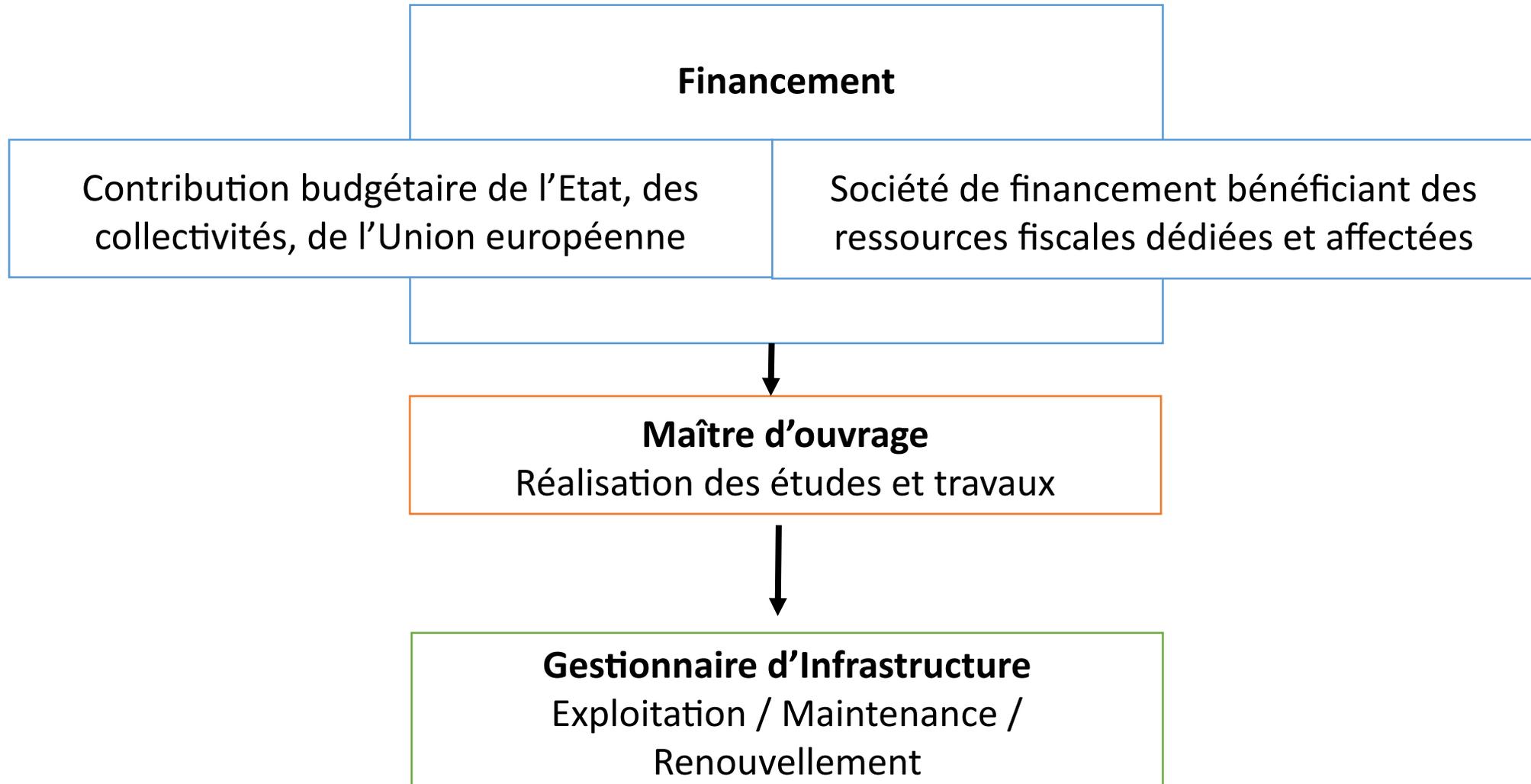
Prérequis pour un établissement public local ayant pour mission le financement de la LNMP

- Montant de travaux supérieur à un milliard d'euros
→ condition respectée
- Disponibilité d'une déclaration d'utilité publique ou de la décision de l'autorité administrative d'engager l'enquête publique
→ lancement de l'enquête publique prévu le plus tôt possible à l'automne 2021
- Rentabilité socio-économique positive, contre-expertisée
→ saisine du SGPI prévue début mai 2021
- Existence d'un plan de financement dûment validé par l'État et les collectivités concernées, incluant des ressources fiscales créées à cet effet
→ Discussion à mener avec l'ensemble des partenaires

Travail à mener afin de créer un
établissement public local
(au titre de l'article 4 de la LOM)

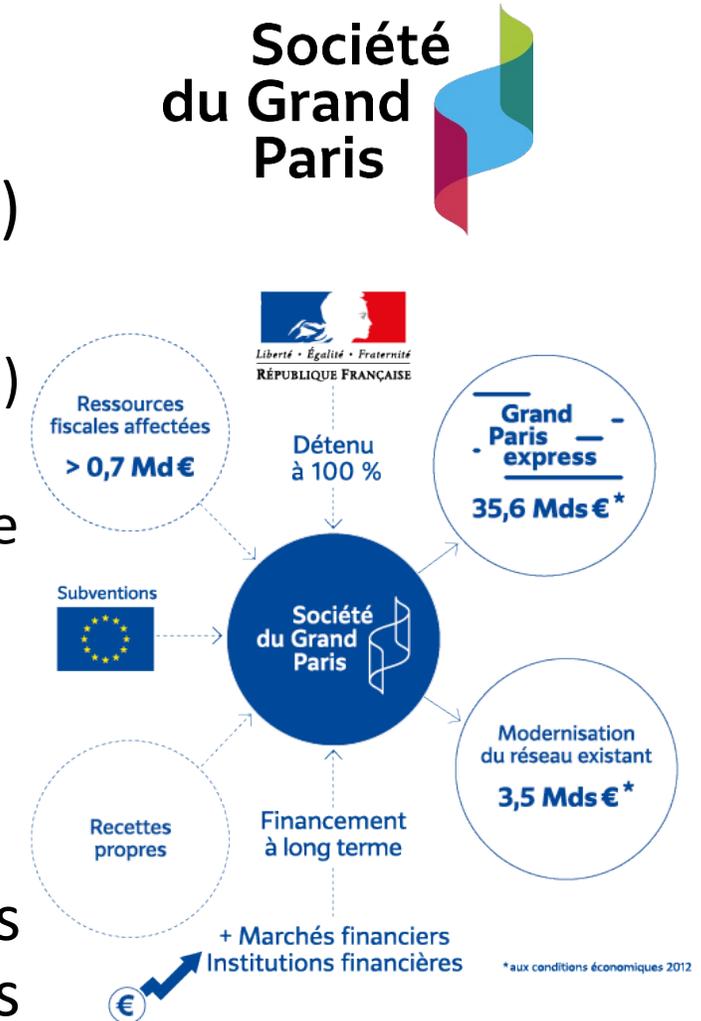
- Définir le **plan de financement** associé, des **modalités d'emprunt**, de **remboursement**, associé à l'identification et la mise en place effective de **taxes affectées**, dont les rendements et la stabilité juridique sont assurés.
- Définir la **gouvernance de l'établissement public local**
- Définir le **périmètre des opérations financées par la société de projet**
- Mettre en place **les recettes affectées pérennes**, condition essentielle à la création de la société.
- Mettre en place **leur affectation à la société créée par loi de finances**.

Schéma de principe général



Exemple de la Société du Grand Paris

- Montant des travaux du Grand Paris Express : 35,6 Md€₂₀₁₂
- Établissement public industriel et commercial (EPIC) détenu à 100 % par l'État
- Ressources fiscales affectées (montant ~ 730 M€/an en 2021) :
 - Taxe sur les surfaces de bureau (TSBCS) et sur les surface de stationnement (TASS)
 - Taxe spéciale d'équipement (TSE)
 - Imposition forfaitaire des entreprises de réseaux (IFER)
 - Taxe additionnelle à la taxe de séjour
- Recours à l'emprunt sur les marchés financiers important en phase de construction en complément des ressources fiscales affectées



Retour d'expérience :
Travaux menés dans le cadre
du projet GPSO

CONTEXTE

- **Etude d'ingénierie financière et juridique** pour le financement du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO – LGV Bordeaux-Toulouse/Dax) financée à parts égales par les Régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine, confiée à Ernst & Young.
- Conduite à partir de 2017, cette étude conclut que le GPSO est finançable par le recours à une **société de financement dotée de ressources fiscales dédiées** pendant 50 ans.
- Cette méthodologie est appliquée à la LNMP sur un **périmètre représentant la totalité de la LNMP**.

DES RESSOURCES FISCALES DÉDIÉES A LA LNMP- 1/3

- **Taxe locale sur les bureaux** : Une fraction de la taxe locale sur les bureaux en vigueur en Ile-de-France est reversée à la Société du Grand Paris. Cette taxe est assise sur les surfaces à usage de bureaux, de locaux commerciaux, de locaux de stockage et de stationnement et indexée sur l'indice du coût de la construction.
- **Taxe sur la valorisation immobilière** : Les taxes forfaitaires sur le produit de la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis s'appliquant aux cessions réalisées hors Ile-de-France et versées aux autorités organisatrices de transports urbains, aux régions et à l'Etat ont été créées en 2010 (loi ENE) puis supprimées en 2014.
- **Droits de mutation à titre onéreux** : Droits et taxes basés sur le prix de vente des biens immobiliers, perçus par le notaire pour le compte de l'Etat, du Département et de la Commune à chaque changement de propriétaire. La valorisation immobilière associée au projet LNMP génèrera une hausse des droits de mutation. Une part de cette plus-value pourrait être redistribuée par le Département au titre du financement du projet.

DES RESSOURCES FISCALES DÉDIÉES A LA LNMP- 2/3

- **Taxe spéciale d'équipement** : Une telle taxe a été instituée par la loi de finances rectificative 2010 au profit de la Société du Grand Paris et payée par tous les contribuables d'Ile-de-France. Elle est additionnelle à la taxe d'habitation et aux impôts fonciers.
- **TICPE Grenelle** : La Taxe Intérieure de Consommation des Produits Energétiques correspond à un droit perçu par l'Etat sur la consommation de produits énergétiques, principalement pétroliers. Nouvelle répartition de la TICPE au motif que l'Etat a davantage contribué au financement d'autres LGV et que d'autres Régions auraient du mal à justifier l'utilisation de cette TICPE.
- **Redevance d'infrastructure poids-lourds en transit international** : La directive « Eurovignette 3 » autorise les pays membres à créer cette redevance. Une telle redevance présente l'avantage de ne pas faire supporter de surtaxe aux transporteurs réalisant des chargements et/ou des déchargements en France.

DES RESSOURCES FISCALES DÉDIÉES A LA LNMP – 3/3

- Rendements attendus des ressources fiscales (avant la crise sanitaire) :

M€/an	Hypothèse haute	Hypothèse basse
Taxe locale sur les bureaux	7	6
Taxe sur la valorisation immobilière	27	14
Droits de mutation à titre onéreux	20	10
Taxe spéciale d'équipement	7	7
TICPE Grenelle	20	10
Redevance poids-lourds en transit international	3	3
Total	84	50

POURSUITE DE L'ÉTUDE

- **Mise à jour du mix de ressources fiscales post-COVID** : la crise sanitaire rebat les cartes de la fiscalité. Il y a lieu d'adapter le mix de ressources fiscales alimentant la société de financement de la LNMP et d'éventuellement reporter l'entrée en application de certaines de ces taxes à une échéance plus favorable au regard du contexte économique – Décembre 2020.
- Analyse de la taxation (taxe sur les bureaux, taxe spéciale d'équipement) et application de taux différentiels sous l'angle du **gain en temps de parcours** et des bénéfices économiques retirés de l'infrastructure – Décembre 2020/mars 2021.
- **Analyse de la robustesse juridique du dispositif**, au regard du principe constitutionnel d'égalité des citoyens devant l'impôt.

Protocole d'intention de financement de la LNMP et modalités de travail

Proposition de trame pour le protocole d'intention de financement

- Les signataires
- Le périmètre retenu
- L'estimation du coût de l'opération
- La maîtrise d'ouvrage
- Les scénarios de financement à l'étude et leurs grandes lignes
- Une clause concernant une éventuelle participation de SNCF réseau
- Une clause concernant les subventions européennes
- Une éventuelle clause d'engagement pour la 2ème phase
- Des dispositions complémentaires d'intention d'engagement
- Les modalités de conventionnement
- La gouvernance du projet

Trame du protocole d'intention de financement (1/4)

- **Les signataires**

Qui?

- **Le périmètre retenu**

1ère phase seulement ou 1ère et 2ème phase ?

- **L'estimation du coût de l'opération**

Montant actualisé du coût du projet (travaux, foncier et études post-DUP)

- **La maîtrise d'ouvrage**

Qui?

Vigilance particulière dans l'hypothèse d'une société de projet

Trame du protocole d'intention de financement (2/4)

- **Les options de financement à l'étude et leurs grandes lignes**

- Les options encore à l'étude au moment de la signature du protocole

Le calendrier impose de ne pas écarter l'option de financement par crédits budgétaires

- Pour chaque option, clés de répartition entre collectivités pour la part financée directement
 - Recueil des principaux paramètres permettant d'établir des scénarios (*répartition quantifiée des bénéfices de l'infrastructure et de la capacité contributive des différents acteurs locaux concernés*)
- Les principaux paramètres de la société de financement envisagée, le cas échéant (ou société de projet)
 - Etude spécifique
- Les principales échéances ultérieures pour affermir les options et aller vers un protocole de financement

Trame du protocole d'intention de financement (3/4)

- **Une clause concernant une éventuelle participation de SNCF réseau**
Article L2111-10-1 du code des transports
- **Une clause concernant les financements européens**
- **Une clause d'engagement pour la 2ème phase**

Trame du protocole d'intention de financement (4/4)

- **Des dispositions complémentaires d'intention d'engagement**

Attachement à la poursuite du projet, limiter les impacts négatifs du projet...

- **Les modalités de conventionnement**
- **La gouvernance du projet**

Modalités de travail

- Groupe de travail sur la rédaction (Région, SGAR, DREAL, DGITM, présidente du COTECH) chargé de:
 - Proposer des formulations pour les principales clauses en s'appuyant sur les directives du COPIL, des exemples récents de protocole...
 - Rassembler des éléments objectifs/objectivés pour permettre au COPIL de discuter des clés de répartition des financements budgétaires.

SNCF Réseau apportera tous les éléments techniques qui pourraient être utiles au groupe de travail.

Calendrier de travail

- Deux échéances imposées:
 - Fin avril 2021: projet de protocole
 - Septembre 2021: protocole signé
- Réunion présidée par le préfet de région : début janvier 2021
- Échéances intermédiaires
 - Deux à trois réunions techniques entre janvier et mi-avril
 - Une à deux réunions techniques après les élections et avant l'échéance de septembre

Questions diverses

Merci de votre attention