

Il me semble que lors de la séance plénière du Conseil Régional de la Nouvelle Aquitaine de décembre prochain, séance qui aura pour but d'officialiser le développement du projet GPSO (Bordeaux-Toulouse, Bordeaux Dax voire Bordeaux Espagne) il serait bon d'informer les élus d'un certain nombre de points dont, en particulier et c'est le but de ce document, l'engagement financier vers lequel le Président Rousset entraînera l'ensemble des Collectivités territoriales.

En voici une liste non exhaustive.

## 1. Coût estimé du GPSO

### 1.1 Bordeaux Toulouse

Coût annoncé : 10,3 Md€<sup>1</sup>

### 1.2 Bordeaux Toulouse Dax

Coût annoncé : 14,3 Md€ selon une estimation Etat/DGTIM<sup>2</sup>

### 1.3 Dax Espagne

Non annoncé, mais sous-entendu dans les visées de M. Rousset car c'est la seule partie susceptible de permettre de recourir à un financement de l'Europe, Europe salvatrice brandie par M. Rousset.

## 2. Financement

### 2.1 Bordeaux-Toulouse

Engagement financier de l'Etat : 4,1 Md€ (40%) conditionné à un engagement identique des Collectivités et participation hypothétique de l'Europe (20%)<sup>3</sup>.

### 2.2 Reste à financer

Environ 4 Md€ si l'on réalise la branche Bordeaux-Dax et quelques autres milliards si l'on envisage tout le GPSO selon SNCF Réseau et M. Rousset.

### 2.3 EPL

Le gouvernement a annoncé sa volonté de créer un **Etablissement Public Local (EPL)**<sup>4</sup> dédié au financement du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, qui pourra, en application de la loi d'orientation sur les mobilités (LOM), prélever **une fiscalité dédiée sur les entreprises**

---

<sup>1</sup> Le Grand Projet Sud-Ouest (GPSO) : un rendez-vous européen pour répondre à l'urgence climatique, à l'impérieuse nécessité de report modal et d'aménagement du territoire. Séance plénière du lundi 11 octobre 2021 du Conseil Régional de la Nouvelle Aquitaine

<sup>2</sup> cf. ibid

<sup>3</sup> cf. ibid

<sup>4</sup> <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/amendements/4482C/AN/3548>

bénéficiaires du projet. Cette fiscalité additionnelle, constituée d'une taxe spéciale sur les bureaux (TSB) et d'une taxe spéciale d'équipement (TSE), viendra réduire la participation des collectivités territoriales au projet<sup>5</sup>.

## 2.4 Collectivités

Pour l'ensemble du projet<sup>6</sup> (phase 1 + branche vers Dax), la participation financière attendue des collectivités territoriales est la suivante :

- Pour la Nouvelle-Aquitaine : **2,6 milliards d'euros** avec un reste à charge de 1,8 milliard d'euros (en déduisant les ressources fiscales) ;
- Pour l'Occitanie : **3,1 milliards d'euros**, avec un reste à charge de 2,2 milliards d'euros.

La déduction des ressources fiscales semble faire référence aux différentes taxes instituées lors de la création de l'EPL

## 3. Taxes instituées

Quelques remarques sur ces taxes

### 3.1 TSE

Comme l'a fait remarquer le Président du Grand Dax, l'article 1607 bis du Code Général des Impôts prévoit que le produit de la TSE est réparti entre toutes les personnes physiques ou morales assujetties aux taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties, à la taxe d'habitation et à la cotisation foncière des entreprises dans les communes comprises dans la zone de l'EPL. **Cela signifie que cette taxe viendrait peser sur tous les ménages et non uniquement sur les entreprises.**

### 3.2 TSB

La TSB s'applique aux immeubles ou les parties d'immeubles affectés à l'usage de bureaux, à une activité professionnelle, à une activité de commerce ou de stockage et les locaux (ou les aires, couvertes ou non couvertes) **destinés au stationnement des véhicules.**

## 4. Création d'une EPL

En vertu de l'article 4 de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM), un protocole de financement est nécessaire à la constitution d'un Etablissement Public Local (EPL) permettant de **faciliter le financement du projet** par les collectivités territoriales, parties prenantes<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> <https://www.nouvelle-aquitaine.fr/grands-projets/grand-projet-ferroviaire-du-sud-ouest>

<sup>6</sup> <https://www.nouvelle-aquitaine.fr/grands-projets/grand-projet-ferroviaire-du-sud-ouest>

<sup>7</sup> cf. op. cit

L'examen actuel de la loi de finances pour 2022 institue un établissement public local Société du grand projet sud-ouest qui a pour mission de contribuer au financement de l'infrastructure ferroviaire dénommée « Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest »<sup>8</sup>.

Mais comme cela a été mentionné dans la séance du Conseil Régional de la Nouvelle Aquitaine du 11 octobre dernier l'EPL pourra également avoir pour **mission de concevoir et d'exploiter ces infrastructures** : cette faculté sera déterminée par l'ordonnance de création de cet établissement.<sup>9</sup>

#### 4.1 Le modèle « Société du Grand Paris »

Toujours durant la séance du 11 octobre 2021, Monsieur Rousset, a comparé la création de l'EPL du GPSO à ce qui a été fait dans le cas du Grand Paris Express dont le développement a été confié à un Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), la société du Grand Paris Express (GPE).

Il est bon de rappeler ici les caractéristiques de cette GPE à partir des informations disponibles dans le rapport de la Cour des Comptes<sup>10</sup> ainsi que dans le rapport<sup>11</sup> de Monsieur le Député Gilles Carrez, en réponse à la mission qui lui a été confiée par Monsieur le Premier Ministre le 12 mars 2018.

Comme projeté dans le cas de l'EPL Société du grand projet sud-ouest, le financement du GPE est basé sur un ensemble de taxes (TSB, TSE, taxe de séjour régionale, droits de mutation, ...

Il est tout d'abord intéressant de noter les premières dérives des dépenses prévisionnelles.

En effet,

- En 2011, 20,5 Mds€<sub>2008</sub> sont validés dans l'accord État-Région sur le schéma d'ensemble,
- En mars 2013, le coût cible du GPE est fixé à 22,6 Mds€<sub>2012</sub>,
- En Juillet 2017 les dépenses prévisionnelles totales de la SGP s'établissent à 38,5 Mds€<sub>2012</sub>,

Ce qui, en 2018, a nécessité des financements supplémentaires qui ont été trouvés en modifiant les assiettes des différentes taxes et leurs taux.

Puis il est également intéressant de noter que, par hypothèse de construction, il est établi que le GPE, Établissement Public à Caractère Industriel et Commercial, présentera une rentabilité financière négative et que la seule rentabilité envisageable ne pourrait l'être que sous l'angle socio-économique

---

<sup>8</sup> <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/amendements/4482C/AN/3548>

<sup>9</sup> <https://www.nouvelle-aquitaine.fr/grands-projets/grand-projet-ferroviaire-du-sud-ouest>

<sup>10</sup> [https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2018-01/20170117-rapport-societe-grand-Paris\\_1.pdf](https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2018-01/20170117-rapport-societe-grand-Paris_1.pdf)

<sup>11</sup> [https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.09.07\\_ressources\\_de\\_la\\_societe\\_du\\_grand\\_paris.pdf](https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.09.07_ressources_de_la_societe_du_grand_paris.pdf)

## 5. Remarque

Pourquoi la constitution de cet EPL ne pourrait-t-elle pas se concevoir avec un groupement privé qui assurerait le financement de la nouvelle ligne pour tirer le profit d'une exploitation privée : n'est-ce pas cela qui a été fait pour Tours-Bordeaux sous la forme d'un PPP et n'est-ce pas ce à quoi on assiste dans le Sud Est ?

### 5.1 Rappel de Tours-Bordeaux

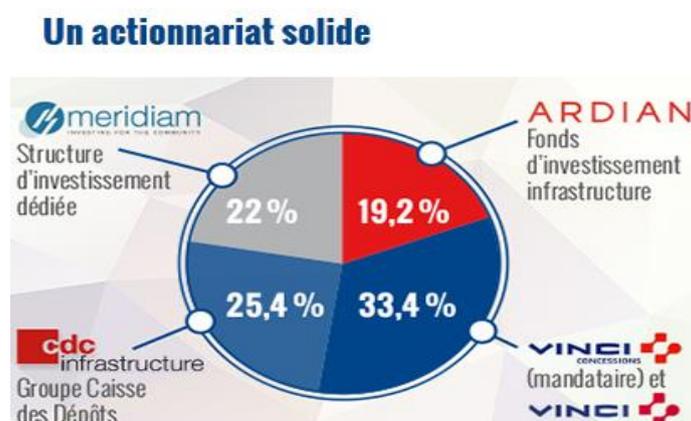
Même si aujourd'hui M. Rousset décrie le PPP de Tours-Bordeaux, il en a été à l'époque un très grand promoteur.

N'oublions pas que dans le cas de Tours-Bordeaux la réalisation a été faite sous maîtrise d'ouvrage de RFF qui en a récupéré des péages mais l'exploitation a été confiée à LISEA, en tant que concessionnaire de l'exploitation.

L'investissement total a été réparti de la manière suivante

Etat	22,45%
Collectivités territoriales	22,03%
RFF ex SNCF Réseau	26,25%
Concessionnaire LISEA	29,11%

LISEA est un ensemble constitué de Vinci (mandataire), de la Caisse des dépôts et Consignation, d'Ardian, un fonds d'investissement en infrastructures et de Meridian, une structure d'investissement dédiée au projet.



Vinci, réalisateur de la partie principale de la ligne ne participant qu'à hauteur de 10,04% de l'investissement total, les fonds apportés par les autres entités de LISEA étant garantis par l'Etat.

## 5.2 Réalités de Tours-Bordeaux

Les impacts présentés comme positifs par M. Rousset pour le développement de Tours-Bordeaux en matière d'emploi<sup>12</sup> ont été largement réduits<sup>13</sup> et on ne sait toujours pas

- Ni les résultats financiers de cette LGV, ces détails étant annexés et gardés par VINCI
- Ni la réalité du nombre de passagers empruntant cette ligne.

Les impacts socio-environnementaux de Tours Bordeaux, eux, sont largement connus.

## 6. Conclusion

Aujourd'hui, le soutien des Collectivités qui abondent dans la volonté de créer les nouvelles LGV Bordeaux-Toulouse-Dax-Espagne doivent être conscientes des différentes dérives qui peuvent affecter la constitution, le fonctionnement et le financement de l'EPL pour laquelle elles vont être consultées.

Les rappels et remarques précédentes les aideront peut-être.

---

<sup>12</sup> 100.000 emplois évoqués par M. rousset lors de la séance pépinière du 15 décembre 2008

<sup>13</sup> 9.000 emplis puis 5.000 ont été dénombrés comme créées dans les régions traversées à la fin du chantier.