

1. La volonté de voter le budget en mars 2012

Ce report du vote du budget au mois de mars n'est pas une situation exceptionnelle. En effet, selon la loi, les collectivités ont jusqu'au 31 mars pour accomplir cet exercice. De plus, le Département des Hautes-Pyrénées ne fait pas figure d'exception. De nombreuses autres collectivités territoriales ont opté pour le même choix, en particulier dans le contexte actuel difficile.

Les transferts de charges non compensés par l'État et la réforme de la fiscalité locale réduisent fortement les marges de manœuvres budgétaires du Conseil Général. Dans le même temps, l'ampleur de la crise financière, le ralentissement du crédit, l'impact financier à venir des partenariats publics privés font craindre un ralentissement des investissements utiles au développement des territoires et des populations.

Ainsi, le Président, Michel Pélieu, propose de ne pas voter précipitamment le budget et de le reporter au mois de mars pour 2 raisons essentielles :

- **D'une part, disposer des renseignements établis par l'Etat sur les dotations et les bases d'impositions pour connaître le montant des recettes à percevoir et voter ainsi un budget réaliste.**

Suite à la réforme de la fiscalité locale, le conseil général ne maîtrise plus que 36% de ses recettes fiscales. La part fixée par l'Etat a donc considérablement augmenté en proportion par rapport à la part des recettes librement déterminées par le conseil général. Le conseil général est moins autonome pour fixer ses recettes. Il perd donc en visibilité pour évaluer les recettes à percevoir et est donc, plus que jamais, contraint d'attendre les décisions contenues dans la loi de finances 2012 pour voter un budget sincère.

- **D'autre part, avoir une vision précise de la situation comptable et financière de la collectivité et de l'impact financier de l'action publique.**

Dans un contexte de crise et face à la réforme de la fiscalité voulue par l'Etat et aux incertitudes en matière de recettes (dotations de l'Etat et bases d'imposition connues le 1er trimestre 2012), Michel Pélieu, Président du Conseil Général a souhaité lancer un audit financier externe pour mieux appréhender la situation financière de la collectivité et l'impact financier de l'action publique et notamment les deux partenariats Publics Privés. Il s'agit, pour le Département, de mettre en œuvre une réflexion sur la stratégie budgétaire pour les 3 ans à venir avec la mise en place d'un Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI). « Il est nécessaire de faire faire une analyse rétrospective et prospective du budget, rappelle Michel Pélieu. Cela nous permettra ainsi de situer la structure de notre budget par rapport aux autres départements de même strate, et de définir différents scénarii en termes d'évolution des dépenses de fonctionnement, de volume, et de répartition de la section d'investissement ».

Ce calendrier ne présente aucun inconvénient car le conseil général peut poursuivre ses activités (paiement des rémunérations, remboursement des emprunts, achats courants...) même si le budget n'est pas voté. Le Conseil Général doit simplement répondre à l'obligation réglementaire de voter un pré-budget afin de pouvoir en début d'année engager, liquider et mandater les dépenses de fonctionnement et d'investissement. Les dépenses de fonctionnement ne doivent pas dépasser le montant des crédits votés l'année précédente.

Cette décision de voter le budget en mars présente en outre l'avantage d'offrir à l'Assemblée délibérante une vision globale et précise de la situation financière de la collectivité. Elle lui permet ainsi de voter un budget réaliste et de ne pas recourir en cours d'année à d'importantes décisions modificatives qui nuisent à la clarté de l'action du Conseil Général.

Calendrier :

3 février 2012 : Débat d'orientation budgétaire pour informer l'assemblée sur la situation financière de la collectivité, sur le plan pluriannuel d'investissement, et présenter les grandes orientations pour l'année à venir.

23 mars 2012 : Vote du Budget

2. À savoir : la réforme de la fiscalité

Avant la réforme, le Département avait comme ressources 4 taxes (Taxe professionnelle, Taxe d'Habitation, Taxe sur le Foncier Bâti et Taxe sur le Foncier non Bâti) et avait le pouvoir de fixer leurs taux.

Désormais, il ne peut fixer que le taux sur le Foncier Bâti. Par ailleurs, il ne perçoit plus la Taxe d'Habitation et la Taxe sur le Foncier non Bâti. Enfin, la Taxe professionnelle, perçue jusqu'alors par les collectivités territoriales, a été supprimée et remplacée par la Contribution Economique Territoriale (CET) dont elles ne maîtrisent plus les taux. Cette CET est composée de la Cotisation Foncière des Entreprises (CFE) (basée sur la valeur locative foncière et perçue par les communes et Etablissements Public Intercommunaux) et de la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE) (basée sur la valeur ajoutée et perçue par les Communes, les Départements et les Régions). À la CET, il faut rajouter l'Imposition Forfaitaire sur les Entreprises et Réseaux (IFER), concernant le secteur de l'énergie, du transport et des télécommunications.

En bref :

Avant la réforme fiscale : le Département percevait les Taxes d'Habitation, sur le Foncier Bâti et non Bâti ainsi que la Taxe Professionnelle. Il fixait leurs taux et maîtrisait ainsi leurs montants.

Après la réforme : le Département ne perçoit plus que la Taxe sur le Foncier Bâti ainsi qu'une part de la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE) et l'Imposition Forfaitaire sur les Entreprises et Réseaux (IFER). Il ne fixe que le taux de la taxe sur le Foncier Bâti. Le montant des deux autres impôts est fixé par l'Etat.

3. Continuer à développer les voies de communication pour préparer le département de demain

3.1 - Poursuivre le désenclavement du territoire avec la participation du Conseil Général à la bretelle de raccordement A65/Gers

Lorsque l'Etat a choisi de raccorder l'autoroute A65 avec l'autoroute A64 à l'ouest de Pau, il a été décidé de créer une bretelle de raccordement de l'A65 au niveau de la commune d'Aire sur Adour avec le réseau routier existant pour éviter une fuite du transit vers l'ouest et améliorer ainsi la desserte des départements des Landes, du Gers et des Hautes-Pyrénées. L'aménagement prévu est une route, de 6,7 km de long, à 2 voies de circulation reliant le diffuseur de l'autoroute A65 à Aire sur l'Adour avec la route départementale 935 à Barcelonne-du-Gers.

L'aménagement est réalisé sous maîtrise d'ouvrage du conseil général du Gers, avec la participation du Conseil Général des Hautes-Pyrénées. C'est pourquoi, Le Président propose à l'Assemblée départementale la signature d'une convention avec le Conseil Général du Gers afin de définir les conditions techniques, financières et administratives de réalisation, de gestion, d'exploitation et d'entretien de la bretelle de raccordement de l'autoroute A65, au niveau de la commune d'Aire sur Adour.

Chiffres clés :

L'estimation prévisionnelle de l'opération s'élève à 25,1 millions d'euros HT. Le Conseil Général des Hautes-Pyrénées s'engage à participer au financement de cette opération à hauteur de 2 millions d'euros sur 4 ans (500 000€ par an), correspondant à l'amélioration de la liaison routière entre le département des Hautes-Pyrénées et l'autoroute A65, et plus largement la ville de Bordeaux. Cette convention est conclue pour une durée de 5 ans.

3.2 - La prise en considération des 2 dossiers des contournements Nord de Tarbes, et Rabastens

■ **Rocade Nord de Tarbes – Liaison RD 935 – RN 21 avec les communes de Bordères-sur-l'Echez, Bours et Orleix.**

Le projet de liaison entre la RN 21 et la RD 935, au droit du raccordement de la future rocade nord-ouest de Tarbes est un aménagement qui participerait à l'amélioration des conditions d'écoulement du trafic de transit provenant du Gers et du Nord du Département, en évitant à celui-ci d'emprunter des voies internes à l'agglomération tarbaise, et notamment le carrefour dit « du bout du pont ». Il s'insère également dans la démarche globale d'aménagement des grands itinéraires routiers, reliant le nord du département à Tarbes et à l'autoroute A64, avec notamment la réalisation de la déviation de Maubourguet, de la déviation de Vic-en-Bigorre, de la rocade nord-ouest de Tarbes et du contournement nord de Rabastens-en-Bigorre, que ce projet vient compléter.

Le projet, d'une longueur de 2 900 mètres, traverserait essentiellement des zones périurbaines, ou situées en rase campagne et présente deux sections homogènes :

- la première, du giratoire de la villa Corinna, sur la RD 935, consisterait à recalibrer la RD2 existante, jusqu'à un carrefour giratoire à créer, qui permettrait de rétablir la route de Bazet.
- la seconde, jusqu'au carrefour existant sur la RN21 au droit du Leclerc d'Orleix, consisterait à créer une voie neuve, devant franchir d'Adour et sa zone Natura 2000 associée, par un ouvrage de longueur importante. Le carrefour dénivelé existant sur la RN21 serait remplacé par un giratoire, mieux à même d'écouler le trafic.

Le montant de l'opération devrait être supérieur à 22 000 000 d'€ HT.

Le Président propose à l'Assemblée départementale de l'autoriser à signer un arrêté de prise en considération permettant de protéger le futur tracé en définissant une bande d'études.

Les enjeux de cet aménagement conduisent également le Président à proposer la création d'un comité de co-pilotage, composé de représentants du conseil général mais aussi des communes concernées par le projet (Aureilhan, Bordères sur l'Echez, Orleix et Bours), et de l'Etat, pour assurer un suivi, réaliser les études et mener les procédures.

■ **Contournement nord de Rabastens-de-Bigorre – liaison RN 21-RD 934**

Ce contournement vise à accompagner le délestage des communes situées à l'est de l'agglomération de Tarbes, en créant et en renforçant des axes structurants. Le transit des poids lourds d'est en ouest, notamment la liaison Auch-Pau (A64) s'effectue actuellement via la RN 21 par la traversée des agglomérations d'Escondeaux, Chis, Orleix et surtout Aureilhan et Séméac. L'hypothèse de la réalisation d'une déviation au nord de Rabastens-de-Bigorre entre la RN21 et la RD 934 permettrait de faciliter cette liaison, en renvoyant le trafic poids lourds en direction de la future rocade nord-ouest par l'intermédiaire de la déviation de Vic-en-Bigorre.

Dans cette hypothèse, une étude d'élargissement ou de reconstruction de l'ouvrage actuel sur l'Adour est envisagée. Ce contournement sera de type périurbain et pourrait prendre la forme de deux variantes. **Ce projet peut-être estimé à 3 millions d'€ HT**, auquel il convient de rajouter l'élargissement de l'ouvrage actuel de l'Adour. Le Président propose à l'Assemblée départementale de l'autoriser à signer un arrêté de prise en considération permettant de protéger le futur tracé en définissant une bande d'études.

4. Une charte pour l'agriculture, l'urbanisme et les territoires

Le Président propose à l'Assemblée délibérante la signature de la charte pour l'agriculture, l'urbanisme et les territoires, rédigée à l'initiative de l'Etat, avec la Chambre d'Agriculture et l'Association départementale des Maires. Elle a pour but d'instaurer, dans un contexte de forte concurrence entre différents usages du sol, **un code de bonne conduite**, pour maintenir l'activité agricole et la qualité paysagère de notre département.

Cette charte recherche de manière concertée un **nouvel équilibre entre développement urbain et touristique, et protection des espaces agricoles et naturels**.

En effet, les territoires ruraux et urbains sont confrontés à la concurrence entre l'activité agricole et les autres usages (résidentiels, récréatifs, d'accueil, d'activités d'infrastructures ou d'équipements publics).

Au niveau national, 60 000 à 70 000 ha sont soustraits de l'agriculture pour être affectés à l'urbanisation ou à des aménagements. Dans notre département, cela représente environ 480 ha par an.

On assiste à une forte consommation de l'espace agricole qui est une ressource limitée sur laquelle de nombreuses pressions s'exercent.

Les superficies artificialisées ne retourneront jamais à l'agriculture. Les conséquences de cette artificialisation des terres agricoles impactent l'activité agricole mais également les paysages, les risques naturels, la biodiversité.

L'étalement urbain non maîtrisé, le mitage engendrent également des surcoûts pour les collectivités.

Il convenait donc de trouver les synergies nécessaires entre les acteurs du développement et de l'urbanisation et le monde agricole pour limiter cette dynamique de consommation de terres agricoles, préjudiciable à l'agriculture, aux paysages et aux deniers publics.

Ainsi ces acteurs, par l'intermédiaire de cette charte, s'engagent à rechercher un nouvel équilibre entre le développement urbain et touristique et la protection des espaces agricoles et naturels.

Cette charte **définit, sur la base d'un état des lieux, 4 grands engagements** : gérer de manière économe les sols (réalisation de documents d'urbanisme...), maintenir l'activité et les espaces agricoles (réalisation d'un diagnostic agricole en amont des documents d'urbanisme...), préserver les paysages pour mieux les valoriser (améliorer la qualité architecturale des bâtiments agricoles) et favoriser le bien vivre ensemble (agriculteurs, ruraux et citadins). Elle propose, en outre, aux acteurs territoriaux **des outils pratiques et ambitieux** pour la mise en œuvre de ces engagements.

Cette charte est un outil contractuel et concret qui doit permettre :

- aux collectivités, de disposer d'une aide à la décision et d'orientations pour l'élaboration de documents d'urbanisme,
- à l'Etat, de faire appliquer les principes de gestion économe et cohérente du sol, de protection des espaces agricoles, naturels et des paysages,
- à la profession agricole, soucieuse de préserver le potentiel agricole, d'intervenir dans les projets d'urbanisme et d'environnement.

Les signataires de la Charte (Etat, Conseil général, Chambre d'agriculture, Association des Maires) s'engagent à mettre en œuvre les principes et recommandations de la charte en les intégrant dans leurs interventions respectives au niveau de l'élaboration des documents d'urbanisme, des demandes de construction et des procédures d'aménagement.

Conformément au principe de libre administration des collectivités locales, cette charte ne sera pas opposable aux communes et intercommunalités. Elle sera néanmoins un outil pertinent d'aide à la décision et pourra servir de **fil conducteur aux politiques foncières menées dans les Hautes-Pyrénées**. Les maires auront un rôle important à jouer dans l'application de cette charte car ils ont la compétence urbanisme. Cette charte leur sera distribuée en début d'année 2012.

5. Solidarité territoriale pour financer le barreau ferroviaire visant à améliorer la desserte du Béarn et de la Bigorre dans le cadre de la construction de la LGV

Réseau Ferré de France a décidé, lors de la séance de son conseil d'administration du 8 mars 2007, de poursuivre les études sur le projet ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne (Grand Projet Sud-ouest – GPSO) en tenant compte des conclusions du débat public, et de lancer une étude spécifique concernant l'amélioration de la desserte du Béarn et de la Bigorre.

Cette étude a abouti à la définition de quatre scénarios baptisés A (Shunt long de Dax), B (liaison directe par Pau), C (jumelage avec l'autoroute A 65) et D (Riscle-Tarbes), qui ont été examinées lors du Comité de pilotage du 13 juillet 2010.

Le tracé du GPSO Bordeaux-Espagne sera mis à l'enquête publique en 2013.

Parallèlement, un débat public sera préparé en 2012 et lancé début 2013 concernant l'amélioration de la desserte du Béarn et de la Bigorre, ce débat public pouvant alimenter l'enquête publique GPSO Bordeaux-Espagne.

Le Schéma National des Infrastructures de transports (SNIT) a retenu le GPSO Bordeaux Espagne dans son programme de réalisation avant 2020, l'amélioration de la desserte du Béarn et de la Bigorre n'étant inscrite que dans un programme complémentaire à intervenir après 2020.

En février 2009, le conseil général des Hautes-Pyrénées a approuvé, par solidarité territoriale, le protocole d'intention pour la réalisation de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique. Ce protocole prévoyait l'engagement du conseil général à participer financièrement à la construction de ce grand projet d'aménagement essentiel pour le Grand Sud.

Aussi, aujourd'hui, les élus de la majorité départementale en appelle, à leur tour, à la solidarité territoriale et propose à l'Assemblée départementale, de voter une motion, dont l'objet est, en association avec le Conseil Général des Pyrénées Atlantiques, de demander à l'Etat d'arrêter le principe d'une clé de financement unique pour le GPSO Bordeaux Espagne et l'amélioration de la desserte Béarn-Bigorre, quel que soit le scénario qui sera retenu à l'issue du futur débat public concernant cette dernière.