

Plan de financement pour la réalisation du Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO)

L'ETAT, Ministère de la Transition Écologique, représenté par le préfet de la région Occitanie, Monsieur Étienne GUYOT ;

La Région Occitanie, représentée par la Présidente du Conseil régional, Madame Carole DELGA, et ci-après dénommée La Région Occitanie ;

La Région Nouvelle-Aquitaine, représentée par le Président du Conseil régional, Monsieur Alain ROUSSET, et ci-après dénommée La Région Nouvelle-Aquitaine ;

Le Conseil Départemental de Haute-Garonne représenté par son Président, Monsieur Georges MERIC, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Départemental en sa séance du approuvant les termes de la présente convention, et ci-après dénommé le Département de Haute-Garonne ;

Le Conseil Départemental du Gers représenté par son Président, Monsieur Philippe MARTIN, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Départemental en sa séance du approuvant les termes de la présente convention, et ci-après dénommé le Département du Gers ;

Le Conseil Départemental des Landes représenté par son Président, Monsieur Xavier FORTINON, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Départemental en sa séance du approuvant les termes de la présente convention, et ci-après dénommé le Département des Landes ;

Le Conseil Départemental du Lot représenté par son Président, Monsieur Serge RIGAL, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Départemental en sa séance du approuvant les termes de la présente convention, et ci-après dénommé le Département du Lot ;

Le Conseil Départemental du Lot-et-Garonne représenté par sa Présidente, Madame Sophie BORDERIE, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Départemental en sa séance du approuvant les termes de la présente convention, et ci-après dénommé le Département du Lot-et-Garonne ;

Le Conseil Départemental des Pyrénées-Atlantiques représenté par son Président, Monsieur Jean-Jacques LASSERRE, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Départemental en sa séance du approuvant les termes de la présente convention, et ci-après dénommé le Département des Pyrénées-Atlantiques ;

Le Conseil Départemental des Hautes-Pyrénées représenté par son Président, Monsieur Michel PELIEU, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Départemental en sa séance du approuvant les termes de la présente convention, et ci-après dénommé le Département des Hautes-Pyrénées ;

Le Conseil Départemental du Tarn représenté par son Président, Monsieur Christophe RAMOND, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Départemental en sa séance du approuvant les termes de la présente convention, et ci-après dénommé le Département du Tarn ;

Le Conseil Départemental de Tarn-et-Garonne représenté par son Président Monsieur Michel WEILL, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Départemental en sa séance du approuvant les termes de la présente convention, et ci-après dénommé le Département de Tarn-et-Garonne ;

La Métropole de Bordeaux, représentée par son Président, Monsieur Alain ANZIANI, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Métropolitain en sa séance du et ci-après dénommée Bordeaux Métropole ;

La Métropole de Toulouse, représentée par son Président, Monsieur Jean-Luc MOUDENC, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Métropolitain en sa séance du et ci-après dénommée Toulouse Métropole ;

La Communauté d'Agglomération d'Agen, représentée par son Président, Monsieur Jean DIONIS DU SEJOUR, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire en sa séance du et ci-après dénommée la Communauté d'Agglomération d'Agen ;

La Communauté d'Agglomération de Mont-de-Marsan, représentée par son Président, Monsieur Charles DAYOT, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire en sa séance du et ci-après dénommée la Communauté d'Agglomération de Mont-de-Marsan ;

La Communauté d'Agglomération du Grand Dax, représentée par son Président, Monsieur Julien DUBOIS, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire en sa séance du et ci-après dénommée la Communauté d'Agglomération du Grand Dax ;

La Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées, représentée par son Président, Monsieur François BAYROU, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire en sa séance du et ci-après dénommée la Communauté d'Agglomération Pau-Pyrénées ;

La Communauté d'Agglomération Pays Basque, représentée par son Président, Monsieur Jean-René ETCHEGARAY, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire en sa séance du et ci-après dénommée la Communauté d'Agglomération Pays Basque ;

La Communauté d'Agglomération du SICOVAL, représentée par son Président, Monsieur Jacques OBERTI, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire en sa séance du et ci-après dénommée la Communauté d'Agglomération du SICOVAL ;

La Communauté d'Agglomération du Muretain, représentée par son Président, Monsieur André MANDEMENT, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire en sa séance du et ci-après dénommée la Communauté d'Agglomération du Muretain ;

La Communauté d'Agglomération Grand Auch Cœur de Gascogne, représentée par son Président, Monsieur Pascal MERCIER, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire en sa séance du et ci-après dénommée la Communauté d'Agglomération Grand Auch Cœur de Gascogne ;

La Communauté d'Agglomération du Grand Montauban, représentée par son Président, Monsieur Thierry DEVILLE, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire en sa séance du et ci-après dénommée le Grand Montauban Communauté d'Agglomération ;

La Communauté d'Agglomération du Grand Cahors, représentée par son Président, Monsieur Jean-Marc VAYSSOUZE-FAURE, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire en sa séance du et ci-après dénommée la Communauté d'Agglomération du Grand-Cahors ;

La Communauté d'Agglomération de Tarbes-Lourdes-Pyrénées, représentée par son Président, Monsieur Gérard TREMEGE, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire en sa séance du et ci-après dénommée la Communauté d'Agglomération de Tarbes-Lourdes-Pyrénées ;

La Communauté d'Agglomération du Grand Albigeois, représentée par sa Présidente, Madame Stéphanie GUIRAUD-CHAUMEIL, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire en sa séance du et ci-après dénommée la Communauté d'Agglomération du Grand Albigeois ;

La Communauté d'Agglomération de Castres-Mazamet, représentée par son Président, Monsieur Pascal BUGIS, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire en sa séance du et ci-après dénommée la Communauté d'Agglomération Castres-Mazamet ;

Et,

SNCF Réseau, Société anonyme au capital de 500 000 000 €, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représentée par Monsieur Luc LALLEMAND, Président Directeur Général, dûment habilitée à cet effet et ci-après désigné « **SNCF Réseau** » ;

SNCF Réseau et les COCONTRACTANTS signataires du présent protocole étant dénommés ci-après collectivement les « Parties » ou « les financeurs » et individuellement « une Partie » ou « un Financier »

VISA :

- Le Code général des collectivités territoriales ;
- Le Code des transports ;
- Le Code de la commande publique ;
- La Loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
- La Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;
- Le décret n°2016-738 du 2 juin 2016 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation des lignes ferroviaires à grande vitesse Bordeaux–Toulouse et Bordeaux–Dax entre Saint-Médard-d'Eyrans (Gironde), Saint-Jory (Haute-Garonne) et Saint-Vincent-de-Paul (Landes), et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Arbanats, Ayguemorte-les-Graves, Beautiran, Bernos-Beaulac, Captieux, Castres-Gironde, Cazalis, Escaudes, Giscos, Goulade, Landiras, Lerm-et-Musset, Lucmau, Marions, Portets, Préchac, Saint-Médard-d'Eyrans, Saint-Selve et Virelade dans le département de la Gironde, des communes de Brax, Bruch, Caudecoste, Estillac, Fargues-sur-Ourbise, Moirax, Montesquieu, Pompogne, Roquefort, Sainte-Colombe-en-Bruilhois, Saint-Nicolas-de-la-Balermie, Sérignac-sur-Garonne, Vianne ainsi que de la communauté d'agglomération d'Agen (communes de Colayrac-Saint-Cirq, Layrac, Le Passage) dans le département de Lot-et-Garonne, des communes d'Auvillar, Bressols, Campsas, Castelmayran, Castelsarrasin, Cordes-Tolosannes, Donzac, Escatalens, Grisolles, Labastide-Saint-Pierre, Lacourt-Saint-Pierre, Montauban, Montbartier, Montbeton, Saint-Nicolas-de-la-Grave et Saint-Porquier dans le département de Tarn- et-Garonne, des communes de Castelnau-d'Estrétefonds, Fronton, Grenade, Saint-Rustice ainsi que de Toulouse Métropole (commune de Saint-Jory) dans le département de la Haute- Garonne, et des communes d'Arue, Bégaar, Canenx-et-Réaut, Cère, Ousse-Suzan, Pontonx-sur- l'Adour, Saint-Avit, Uchacq-et-Parentis ainsi que du syndicat intercommunal à vocation unique de Roquefort-Sarbazan (communes de Roquefort et de Sarbazan) dans le département des Landes ;
- Le décret 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau ;
- Le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau ;
- Le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;

- L'arrêté préfectoral du 25 novembre 2015 portant déclaration d'utilité publique au profit de SNCF Réseau des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux concernant la ligne existante Bordeaux-Sète sur le territoire des communes de Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard d'Eyrans dans le département de la Gironde, et emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Bordeaux Métropole et des communes de Cadaujac et Saint-Médard d'Eyrans ;
- L'arrêté préfectoral du 4 janvier 2016 déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires à la réalisation des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole – communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrétefonds ;
- Le protocole d'intention pour la réalisation de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique ;
- La lettre de mission du Premier Ministre au Préfet de région Occitanie en date du 28 juillet 2021 ;
- Le Contrat de plan Etat-Région Aquitaine pour la période 2015-2020 signé le 23 Juillet 2015 qui comprend dans son volet mobilité l'action 1.2.2.1. Aménagements ferroviaires en sortie sud de Bordeaux – Etudes PRO ;
- La décision n° INEA/CEF/TRAN/M2016/1352173 en date du 27 octobre 2017, accordant une subvention européenne pour l'action n°2016-FR-TM- 0180-S « relieving congestion at the railway junction south of Bordeaux » et son avenant n°1 en date du 19 février 2021 ;
- La convention Etudes GPSO et aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux en date du 30 octobre 2012;
- La Convention relative au financement du programme d'anticipation foncière du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest en date du 30 octobre 2012 ;
- La Convention relative au financement de l'étude d'avant-projet des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (ligne de Bordeaux à Agen) en date du 06 décembre 2013 et son avenant n° 1 du 10 décembre 2015 ;
- La Convention relative au financement du programme d'anticipation des acquisitions foncières des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux en date du 06 décembre 2013 et son avenant n°1 du 10 décembre 2015 ;

- La Convention financière entre l'Etat et SNCF Réseau relative au financement des études projet des Aménagements Ferroviaires en sortie Sud de Bordeaux en date du 08 décembre 2016 ;
- La Convention financière entre l'Etat, la Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Réseau relative au financement des études de projet des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux, en date du 30 août 2021 ;
- Le Contrat de Plan Etat/Région (CPER) Midi-Pyrénées 2015-2020 signé le 30 juin 2015 par l'Etat et la Région, son avenant n°1 signé le 6 janvier 2017 par l'Etat et la Région, son avenant n°2 signé le 16 décembre 2019 par l'Etat et la Région et son avenant n°3 signé le 5 janvier 2021 par l'Etat et la Région ;
- La convention relative au financement des études d'avant-projet des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse, signée le 19 décembre 2013 et son avenant n°1 signé le 27 décembre 2018 ;
- la convention relative au financement de la première partie des études de projet pour les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse, conclue le 22 décembre 2020 entre l'Etat, la Région Occitanie et SNCF Réseau.
- La Convention relative au financement de la première étape de la première tranche (volets études et foncier) de l'avant-projet détaillé des lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest signée le 15 mai 2017 par l'État, SNCF Réseau, la Région Occitanie et Toulouse Métropole, son avenant n°1 en date du 27 février 2019 et son avenant n°2 en date du 18 décembre 2020 ;
- La décision n° INEA/CEF/TRAN/M2020/2434120 en date du 11 mai 2021, accordant une subvention européenne pour l'action n°2016-FR-TM- 0063-S "Final studies into railway adaptations to the North of Toulouse (AFNT)".

Sommaire

Préambule

Article 1 : Objet du présent plan de financement.

Article 2 : Estimation des coûts d'investissement et des besoins de financement.

Article 3 : Répartition du financement entre les parties.

Article 4 : Participation et engagements de SNCF Réseau.

Article 5 : Subventions européennes.

Article 6 : Ressources fiscales.

Article 7 : Gestion des écarts et risques

Article 8 : Poursuite du GPSO, mise en œuvre et suivi du plan de financement.

Ayant été préalablement rappelé ce qui suit

Préambule

Le Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), situé dans les régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine, s'inscrit dans la continuité de la ligne Sud Europe Atlantique (SEA) mise en service en 2017. Il comporte la réalisation de lignes nouvelles sur les axes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne et englobe des aménagements du réseau existant, les aménagements ferroviaires 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€₂₀₁₃. La première phase du GPSO (composée des trois opérations : AFNT, AFSB, lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Sud Gironde-Dax) est entièrement déclarée d'utilité publique. Le projet 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 Sebastián – Bayonne – Bordeaux dans les corridors du réseau central Atlantique et Méditerranée.

Le GPSO poursuit le double objectif d'améliorer l'accessibilité ferroviaire des régions Nouvelle Aquitaine et Occitanie 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 de ces deux régions. Il permettra de relier Toulouse à Paris en 3 h 10 environ et Toulouse à Bordeaux en 1 h 05 environ (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, et, en particulier, sur la façade atlantique entre Toulouse, Bordeaux, Tours et Paris.

Suite aux 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'État, 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 du 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 Sud-Gironde-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'orientations des mobilités (LOM), ces investissements de l'État 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 de la présentation 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 LOM 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'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. »

La loi autorise cette création jusqu'au 24 avril 2022, c'est-à-dire dans un délai de 24 mois à compter de la promulgation de la LOM, augmenté de 4 mois par la loi d'urgence n°2020-290 pour faire face à l'épidémie de covid-19.

Il est convenu entre les parties susnommées :

Article 1 : Objet du 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 le 25 novembre 2015,
- 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 le 4 janvier 2016,
- la création des lignes nouvelles à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax sur 327 km de section courante, possédant un tronç 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'État du 2 juin 2016.

L'engagement financier de l'État à hauteur de 4,1 milliards d'euros courants porte sur une première étape comprenant les opérations AFSB, AFNT et la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse.

Les collectivités territoriales s'engagent par la présente convention à mettre en œuvre ce plan de financement, éventuellement via l'Établissement Public Local (EPL) qui serait créé à cette fin, en application de l'article 4 de la loi LOM.

Article 2 : 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 Hors Taxes 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 ou AFNT):

| Opérations | M€ ₂₀₂₀ | Md€ _{courants} (estimation ¹) |
|------------|--------------------|--|
|------------|--------------------|--|

¹ Les estimations en M€₂₀₂₀ datent de juin 2020 pour AFSB et janvier 2020 pour les AFNT. Les estimations en euros courants dépendent du calendrier de réalisation et des hypothèses d'inflation retenues à ce stade pour le projet. Elles seront réactualisées lors des signatures des conventions de financement. Voir aussi annexe.

| | | |
|---|-----------------------------------|------------------------------------|
| 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€ ₂₀₂₀ | 1,9 Md€ _{courants} |
| Section de ligne nouvelle Sud Gironde-Toulouse | 4 937 M€ ₂₀₂₀ | 6,6 Md€ _{courants} |
| TOTAL 1^{ère} étape | 7 882,9 M€₂₀₂₀ | 10,3 Md€_{courants} |
| <i>Section de Ligne nouvelle Sud Gironde – Dax)</i> | <i>2 478 M€₂₀₂₀</i> | <i>3,7 Md€_{courants}</i> |
| TOTAL 2^{ème} étape | 2 478 M€₂₀₂₀ | 3,7 Md€_{courants} |
| TOTAL | 10 360,9 M€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 les 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 études et des travaux.

Ces coûts sont également susceptibles d’évoluer pour intégrer notamment les modifications de programme non prévues au stade actuel de définition ou encore toute modification liée à des évolutions législatives et réglementaires.

Article 3 : Répartition du financement entre les parties.

Les clefs de répartition retenues par ce plan de financement sont les suivantes pour la 1^{ère} étape (AFNT, AFSB et ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse) de la phase 1 du GPSO, sur la base des coûts en euros courants présentés à l’article 2 :

- 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. Ces clefs de répartition sont valables pour l’ensemble des opérations figurant à l’article 1.

La contribution des collectivités locales provient de leurs contributions budgétaires mais également de la fiscalité locale affectée à l’EPL, et des emprunts levés par l’EPL. Les ressources

fiscales viendront en déduction de la part budgétaire des collectivités locales tenue que d'ennie 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.

Plan de financement de la première étape (part des collectivités locales)

| <p>Première étape Ligne nouvelle Bordeaux - Toulouse, AFNT, AFSB</p> | | 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 ans) |
| Conseil Régional Occitanie | | 29,63% | 1 220,8 | 854,5 | 21,36 |
| Haute-Garonne | CD 31 | 18,14% | 747,3 | 523,1 | 13,08 |
| | Toulouse Métropole | 14,89% | 613,4 | 429,4 | 10,73 |
| | SICOVAL | 0,99% | 40,6 | 28,4 | 0,71 |
| | Muretain Agglo | 1,36% | 56,1 | 39,2 | 0,98 |
| Haute-Pyrénées | CD 65 | 0,09% | 3,7 | 2,6 | 0,06 |
| | CA Tarbes Lourdes | 0,02% | 0,7 | 0,5 | 0,01 |
| Tarn et Garonne | CD 82 | 2,87% | 118,4 | 82,9 | 2,07 |
| | Grand Montauban | 0,88% | 36,1 | 25,3 | 0,63 |
| Gers | CD 32 | 0,39% | 16,1 | 11,3 | 0,28 |
| | Grand Auch | 0,04% | 1,8 | 1,3 | 0,03 |
| Lot | CD 46 | 0,66% | 27,3 | 19,1 | 0,48 |
| | Grand Cahors | 0,10% | 4,1 | 2,9 | 0,07 |
| Tarn | CD Tarn | 1,55% | 63,7 | 44,6 | 1,11 |
| | Grand Albigeois | 0,43% | 17,7 | 12,4 | 0,31 |
| | CA Castres-Mazamet | 0,23% | 9,6 | 6,7 | 0,17 |
| Total Occitanie | | 72,26% | 2 977,5 | 2 084,2 | 52,11 |
| Conseil Régional Nouvelle Aquitaine | | 4,25% | 175,2 | 122,6 | 3,07 |
| Gironde | Bordeaux Métropole (sur AFSB exclusivement) | 21,00% | 865,2 | 605,6 | 15,14 |
| Landes | CD 40 | 0,59% | 24,3 | 17,0 | 0,43 |
| | Grand Dax | 0,14% | 5,6 | 3,9 | 0,10 |
| | Ca Mont-de-Marsan | 0,13% | 5,4 | 3,7 | 0,09 |
| Pyrénées-Atlantiques | CD 64 | 0,62% | 25,5 | 17,8 | 0,45 |
| | CA Pau | 0,32% | 13,1 | 9,1 | 0,23 |
| | CA Pays basque | 0,27% | 11,3 | 7,9 | 0,20 |
| Lot et Garonne | CD 47 | 0,31% | 12,9 | 9,0 | 0,23 |
| | CA Agen | 0,11% | 4,6 | 3,2 | 0,08 |
| Total Nouvelle Aquitaine | | 27,74% | 1 143,0 | 800,1 | 20,00 |
| Total Deux Régions | | 100,00% | 4 120,5 | 2 884,4 | 72,1 |

Plan de financement de la seconde étape (part des collectivités locales)

| Seconde étape Ligne nouvelle Sud-Gironde - Dax | | 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 ans) |
| Conseil Régional Occitanie | | 3,64% | 53,9 | 37,7 | 0,94 |
| Haute-Garonne | CD 31 | 1,08% | 16,0 | 11,2 | 0,28 |
| | Toulouse Métropole | 0,74% | 11,0 | 7,7 | 0,19 |
| | SICOVAL | 0,12% | 1,8 | 1,3 | 0,03 |
| | Muretain Agglo | 0,10% | 1,5 | 1,0 | 0,03 |
| Haute-Pyrénées | CD 65 | 2,22% | 32,9 | 23,0 | 0,58 |
| | CA Tarbes Lourdes | 1,13% | 16,7 | 11,7 | 0,29 |
| Tarn et Garonne | CD 82 | 0,19% | 2,8 | 2,0 | 0,05 |
| | Grand Montauban | 0,11% | 1,6 | 1,1 | 0,03 |
| Gers | CD 32 | 0,10% | 1,5 | 1,0 | 0,03 |
| | Grand Auch | 0,04% | 0,7 | 0,5 | 0,01 |
| Lot | CD 46 | 0,14% | 2,1 | 1,5 | 0,04 |
| | Grand Cahors | 0,06% | 0,9 | 0,7 | 0,02 |
| Tarn | CD Tarn | 0,18% | 2,7 | 1,9 | 0,05 |
| | Grand Alibigeois | 0,07% | 1,1 | 0,8 | 0,02 |
| | CA Castres-Mazamet | 0,06% | 0,8 | 0,6 | 0,01 |
| Total Occitanie | | 10,01% | 148,0 | 103,6 | 2,59 |
| Conseil Régional Nouvelle Aquitaine | | 56,75% | 839,4 | 587,6 | 14,69 |
| Gironde | Bordeaux Métropole (sur AFSB exclusivement) | 0,00% | - | - | - |
| Landes | CD 40 | 7,88% | 116,5 | 81,6 | 2,04 |
| | Grand Dax | 1,82% | 26,9 | 18,9 | 0,47 |
| | Ca Mdm | 1,73% | 25,6 | 18,0 | 0,45 |
| Pyrénées-Atlantiques | CD 64 | 8,25% | 122,0 | 85,4 | 2,13 |
| | CA Pau | 4,24% | 62,6 | 43,9 | 1,10 |
| | CA Pays basque | 3,66% | 54,1 | 37,9 | 0,95 |
| Lot et Garonne | CD 47 | 4,17% | 61,7 | 43,2 | 1,08 |
| | CA Agen | 1,49% | 22,1 | 15,5 | 0,39 |
| Total Nouvelle Aquitaine | | 89,99% | 1 331,1 | 931,8 | 23,30 |
| Total Deux Régions | | 100,00% | 1 479,1 | 1 035,4 | 25,9 |

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 ans) |
| 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 |
| Haute-Pyrénées | CD 65 | 0,65% | 36,6 | 25,6 | 0,64 |
| | CA Tarbes Lourdes | 0,31% | 17,4 | 12,2 | 0,30 |
| 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 Albigeois | 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 Mdm | 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 | | 100,00% | 5 599,7 | 3 919,8 | 98,0 |

Article 4 : Participation et engagements de SNCF-Réseau.

SNCF Réseau, Maître d'ouvrage (Moa) de la conception et de la réalisation de GPSO, s'engagera une fois les Avant-Projets Détaillés (APD) établis, à réaliser ces opérations, à programme, législation et réglementations constantes, sur la base des coûts, des risques identifiés et du planning de réalisation prévisionnel établi dans les conventions de financement.

Dans les conventions de financement, à mettre au point à partir du stade APD et des clauses de mise en responsabilité financière de la Moa seront introduites.

Le Maître d'Ouvrage, SNCF Réseau, mobilisera les moyens nécessaires pour le bon avancement des opérations sur la base des conventionnements relatifs aux étapes ultérieures, si nécessaire avec le soutien de l'EPL.

Par ailleurs les résultats des études en cours sur la capacité contributive du GPSO seront présentés aux financeurs dans le cadre de la révision du prochain contrat de performance de SNCF-Réseau en vue de permettre, si cette capacité est positive, l'utilisation du surplus de péages ferroviaires, après couverture des charges relatives à la gestion de l'infrastructure de GPSO, dans le financement du projet et, le cas échéant, dans les différents secteurs d'intervention de SNCF Réseau, notamment la rénovation du réseau et les lignes du quotidien.

L'intervention financière de SNCF Réseau s'inscrira dans le cadre de la trajectoire financière de l'entreprise définie par les contrats de performance, conclus avec l'État en application de l'article L. 2111-10 du code des transports. Elle sera également conforme aux dispositions de l'article L.2111-10-1 du même code et de son décret d'application, le décret n°2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF-Réseau. En particulier :

Le Code des transports précise la « règle d'or », qui cadre les conditions d'une participation financière de SNCF Réseau :

- Pour la période du 1er janvier 2020 au 31 décembre 2026, SNCF Réseau ne peut contribuer au financement d'investissements de développement du réseau ferré national (article L2111-10-1 du code des transports)
- À partir de 2027 et seulement une fois atteint le retour à l'équilibre et un ratio dette/MOP inférieur à 6, SNCF Réseau déterminera sa part contributive dans le financement de ce projet de manière à ce que le taux de retour sur cet investissement soit au moins égal au coût moyen pondéré du capital de SNCF Réseau pour ce même investissement après prise en compte des risques spécifiques à l'investissement" dans les conditions définies à l'article L2111-10-1 du Code des transports.

Les avis de l'Autorité de régulation des transports sur les opérations et les avis conformes sur la tarification (notamment si des péages plus élevés étaient prévus concernant les sections de ligne nouvelle) devront être pris en compte.

L'éventuelle contribution de SNCF Réseau, postérieure à la conclusion du premier tour de table financier, viendra donc en déduction des contributions de l'ensemble des financeurs (hors Union européenne), au prorata de leur participation financière au projet, et en distinguant chaque étape, nonobstant les dispositions de l'article 3.

Article 5 : Subventions européennes.

Le montant des subventions de l'Union Européenne (UE) qui figure au présent protocole est indicatif et sera ajusté une fois que les montants de subvention accordés au projet GPSO dans le cadre du Mécanisme d'interconnexion pour l'Europe (*programmation à venir*) seront communiqués.

Quelles que soient les opérations bénéficiant de ces subventions, il est convenu que les montants versés par l'Union Européenne viennent en déduction des contributions de l'ensemble des financeurs du GPSO, à l'exclusion du gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau, au prorata de leur participation financière au projet, et en distinguant chaque étape. Dans l'hypothèse où le montant de la contribution de l'Union européenne serait inférieur à celui pris comme référence dans le présent plan à l'article 3, les contributions de l'ensemble des financeurs seraient donc ajustées à due concurrence.

Les parties coordonneront leurs efforts afin que le projet fasse l'objet de décisions favorables dans le cadre des futurs appels à projets de l'Union Européenne.

Article 6 : Ressources fiscales.

L'État proposera au Parlement, à la demande des collectivités locales, la création de ressources fiscales locales nouvelles destinées à financer le futur EPL dans la loi de finances pour 2022. Ces ressources fiscales viendront en déduction de la part des collectivités locales définies dans ce plan de financement. Si le rendement des ressources fiscales affectées est inférieur au produit estimé initialement, l'ajustement est porté sur les seules contributions budgétaires des collectivités territoriales.

D'autres ressources pourront aussi être recherchées en lien avec le projet GPSO notamment pour les territoires bénéficiaires.

Article 7 : Gestion des écarts et des risques.

Pour prendre en compte les écarts de coûts entre Avant-Projet Sommaire et Avant-Projet Détaillé, d'une part, d'éventuels dépassements de coûts constatés par la suite, d'autre part, et, de manière générale, les risques de dépassement de budget ou de manque de ressources, les parties examineront la possibilité de mettre en œuvre les solutions suivantes, dans cet ordre de priorité :

- La recherche d'économies à programme constant ;
- La recherche d'économies préservant les fonctionnalités essentielles du projet ;
- Une mobilisation accrue des ressources fiscales ;
- Une répartition équitable du besoin de financement entre les financeurs du présent plan.

Pour les prochaines étapes, une gouvernance du projet GPSO sera mise en place sous l'égide du préfet de Région Occitanie. Cette gouvernance rassemble les financeurs et met à leur disposition des leviers suffisants pour garantir transparence et performance.

Cette gouvernance aura pour objet d'associer les financeurs aux choix stratégiques, tout en préservant la capacité d'action du Maître d'Ouvrage, SNCF Réseau, à conduire le projet dans les conditions de coûts et de délais prévus par les parties. Elle permettra aux participants de :

- Identifier, négocier, mobiliser les ressources financières ;
- Mettre en adéquation le planning des opérations en fonction des ressources financières ;
- Adapter les programmes d'opération en fonction des difficultés, des risques comme des opportunités, en tenant compte de la faisabilité technique et financière ;
- Éclairer les conditions de réalisation de chaque opération (stratégie d'achat dans le cadre des principes de la commande publique).

Article 8 : Poursuite du GPSO, mise en œuvre et suivi du plan de financement.

Les financeurs confirment leur attachement à la poursuite du GPSO en concertation étroite avec les acteurs locaux afin d'insérer au mieux les infrastructures dans les territoires en limitant au maximum leurs impacts négatifs sur l'environnement humain, écologique et économique et en optimisant leurs impacts positifs.

Le présent plan de financement prend effet à la date de sa signature par l'ensemble des parties. Les financements seront appelés par le futur EPL dans le cadre des conventions de financement opérationnelles élaborées au fur et à mesure de l'avancement du projet GPSO et prenant en compte les dispositions du présent plan.

Annexe – 1

Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest
 Estimation détaillée du coût du projet

1. Estimation du coût du projet en M€_{courants}

Les montants calculés en M€_{courants} sont donnés à titre indicatif et tiennent compte d'un démarrage des travaux en 2024. Ils sont compatibles avec le calendrier de décaissement de l'État issu de la loi d'orientation des mobilités.

Ces montants en M€_{courants} sont estimés à partir du coût du projet en M€₂₀₂₀, inflaté d'un taux annuel estimatif pour tenir compte de l'évolution tendancielle des prix de la construction. Une hypothèse de taux à 2 %/an a été retenue dans le cadre de ce plan de financement pour la première étape. L'évaluation en euros courants de la section de ligne nouvelle Sud Gironde-Dax, qui ne donne lieu à un engagement financier prévisionnel que des seules collectivités locales, a été réalisée par celles-ci.

2. Estimation détaillée du coût du projet en €_{janvier 2020 HT}

Nœuds ferroviaires

| M€ _{janv. 2020 HT} | Aménagements ferroviaires du sud de Bordeaux | Aménagements ferroviaires du nord de Toulouse |
|-----------------------------|--|---|
| Etudes amont | 20,1 | 26 |
| Foncier | 29,8 | 45 |
| Etudes détaillées | 25,9 | 31 |
| Travaux | 682,8 | 615 |
| Total | 757 | 717 |

Lignes nouvelles

| M€ _{janv. 2020 HT} | Bordeaux-Sud Gironde | Sud Gironde-Toulouse | Total Bordeaux-Toulouse | Sud Gironde-Dax | Total ligne nouvelle phase 1 |
|-----------------------------|----------------------|----------------------|-------------------------|-----------------|------------------------------|
| Études | 142 | 475 | 617 | 252 | 869 |
| Foncier | 93 | 451 | 544 | 166 | 710 |
| Génie civil | 811 | 3142 | 3953 | 1376 | 5329 |
| Équipements ferroviaires | 364 | 869 | 1233 | 684 | 1917 |
| Total | 1410 | 4937 | 6347 | 2478 | 8825 |