

Délibération n°DEL-21-1072

**Ligne à Grande Vitesse (LGV) : Participation de Toulouse Métropole  
au financement et à la réalisation du Grand Projet du Sud-Ouest  
(GPSO)**

L'an deux mille vingt-et-un le jeudi quatorze octobre à neuf heures vingt-six, sous la présidence de Jean-Luc MOUDENC, Président, le Conseil s'est réuni à Espaces Concorde - Centre de Congrès Pierre Baudis - Toulouse.

**Participants**

Afférents au Conseil :	133
Présents :	131
Procurations :	2
Date de convocation :	08 octobre 2021

**Présents**

Aigrefeuille	M. Christian ANDRE
Aucamville	M. Gérard ANDRE, Mme Roseline ARMENGAUD
Aussonne	M. Michel BEUILLE, Mme Sylvie LLOUBERES
Balma	Mme Sophie LAMANT, M. Frédéric LEMAGNER, M. Vincent TERRAIL-NOVES
Beaupuy	M. Marc FERNANDEZ
Beauzelle	M. Patrice RODRIGUES
Blagnac	M. Pascal BOUREAU, M. Joseph CARLES, Mme Bernadette GUERY, M. Jean-Michel MAZARDO, Mme Danielle PEREZ
Brax	M. Thierry ZANATTA
Bruguières	M. Philippe PLANTADE
Castelginest	M. Grégoire CARNEIRO, Mme Béatrice URSULE
Colomiers	M. Patrick JIMENA, M. Fabien JOUVE, M. Thomas LAMY, Mme Josiane MOURGUE, M. Franck RIBEYRON, M. Arnaud SIMION, Mme Karine TRAVAIL-MICHELET
Cornebarrieu	Mme Dalila COUSIN, M. Alain TOPPAN
Cugnaux	Mme Ana FAURE, M. Thomas KARMANN, Mme Marie-Hélène ROURE, M. Albert SANCHEZ
Drémil-Lafage	Mme Ida RUSSO
Fenouillet	M. Thierry DUHAMEL
Flourens	M. Jean-Pierre FOUCHOU-LAPEYRADE
Fonbeauzard	M. Robert GRIMAUD
Gagnac-sur-Garonne	M. Patrick BERGOUIGNOUX
Gratentour	M. Patrick DELPECH
Launaguet	Mme Patricia PARADIS, M. Michel ROUGE
Lepinasse	M. Alain ALENCON
L'Union	Mme Brigitte BEC, M. Marc PERE
Mondonville	Mme Véronique BARRAQUE ONNO
Mondouzil	M. Robert MEDINA
Mons	Mme Véronique DOITTAU
Montrabé	M. Jacques SEBI
Pibrac	Mme Camille POUPONNEAU
Pin-Balma	M. Gil BEZERRA
Quint-Fonsegrives	M. Jean-Pierre GASC
Saint-Alban	M. Alain SUSIGAN
Saint-Jean	M. Bruno ESPIC, Mme Céline MORETTO
Saint-Jory	M. Thierry FOURCASSIER

Saint-Orens	Mme Dominique FAURE, M. Serge JOP
Seilh	M. Didier CASTERA
Toulouse	Mme Caroline ADOUE-BIELSA, Mme Fella ALLAL, M. Christophe ALVES, Mme Françoise AMPOULANGE, Mme Laurence ARRIBAGE, M. Olivier ARSAC, Mme Patricia BEZ, Mme Michèle BLEUSE, M. Jean-Jacques BOLZAN, M. Jean-Paul BOUCHE, Mme Maroua BOUZAIDA, M. Maxime BOYER, M. Sacha BRIAND, Mme Hélène CABANES, M. François CHOLLET, M. Gaëtan COGNARD, M. Romain CUJIVES, M. Jean-Claude DARDELET, M. Henri DE LAGOUTINE, M. Jean-Baptiste DE SCORRAILLE, M. Aymeric DEHEURLES, Mme Ghislaine DELMOND, Mme Cécile DUFRAISSE, M. Jonhny DUNAL, M. Jamal EL ARCH, Mme Christine ESCOULAN, Mme Julie ESCUDIER, M. Emilion ESNAULT, M. Pierre ESPLUGAS-LABATUT, Mme Isabelle FERRER, M. Vincent GIBERT, M. Francis GRASS, Mme Isabelle HARDY, Mme Caroline HONVAULT, Mme Valérie JACQUET VIOLLEAU, Mme Laurence KATZENMAYER, M. Pierre LACAZE, M. Djillali LAHIANI, Mme Annette LAIGNEAU, Mme Marion LALANE- DE LAUBADERE, M. Jean-Michel LATTES, M. Maxime LE TEXIER, Mme Marine LEFEVRE, Mme Hélène MAGDO, Mme Souhayla MARTY, M. Antoine MAURICE, Mme Odile MAURIN, Mme Brigitte MICOULEAU, Mme Nicole MIQUEL-BELAUD, M. Nicolas MISIAK, M. Jean-Luc MOUDENC, Mme Julienne MUKABUCYANA, Mme Nina OCHOA, Mme Gnadang OUSMANE, M. Philippe PERRIN, Mme Julie PHARAMOND, M. François PIQUEMAL, Mme Agnès PLAGNEUX BERTRAND, M. Jean-François PORTARRIEU, M. Clément RIQUET, Mme Agathe ROBY, M. Daniel ROUGE, M. Thierry SENTOUS, M. Bertrand SERP, Mme Nadia SOUSSI, M. Pierre TRAUTMANN, Mme Nicole YARDENI
Tournefeuille	M. Patrick CHARTIER, Mme Corinne CURVALE, M. Dominique FOUCHIER, Mme Corinne GINER, M. Laurent SOULIE
Villeneuve-Tolosane	Mme Agnès BENOIT-LUTMAN, M. Romain VAILLANT

### **Conseillers ayant donné pouvoir**

	Pouvoir à
Mme Sophie BOUBIDI	Thomas KARMANN
M. Honoré NOUVEL	Camille POUPONNEAU

## Délibération n° DEL-21-1072

# Ligne à Grande Vitesse (LGV) : Participation de Toulouse Métropole au financement et à la réalisation du Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO)

## Exposé

Considérant que la réalisation du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) relève d'une impérieuse nécessité.

Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) est un projet ancien, évoqué officiellement pour la première fois en 1991 lors d'un Conseil Interministériel d'Aménagement du Territoire et confirmé en 1992 par son inscription dans le schéma national des Liaisons Ferroviaires. Il doit permettre de relier l'Atlantique à la Méditerranée par une liaison à grande vitesse, de répondre à la saturation du réseau existant, de développer le transport régional de voyageurs et le fret pour enfin créer un vrai report modal et diffuser dans le territoire régional les effets de la grande vitesse.

Le projet GPSO a été reconnu comme prioritaire par la loi d'Orientation des Mobilités (Loi LOM) du 24 décembre 2019. Il entre désormais dans la phase de son financement.

### 1. PRESENTATION DU GPSO

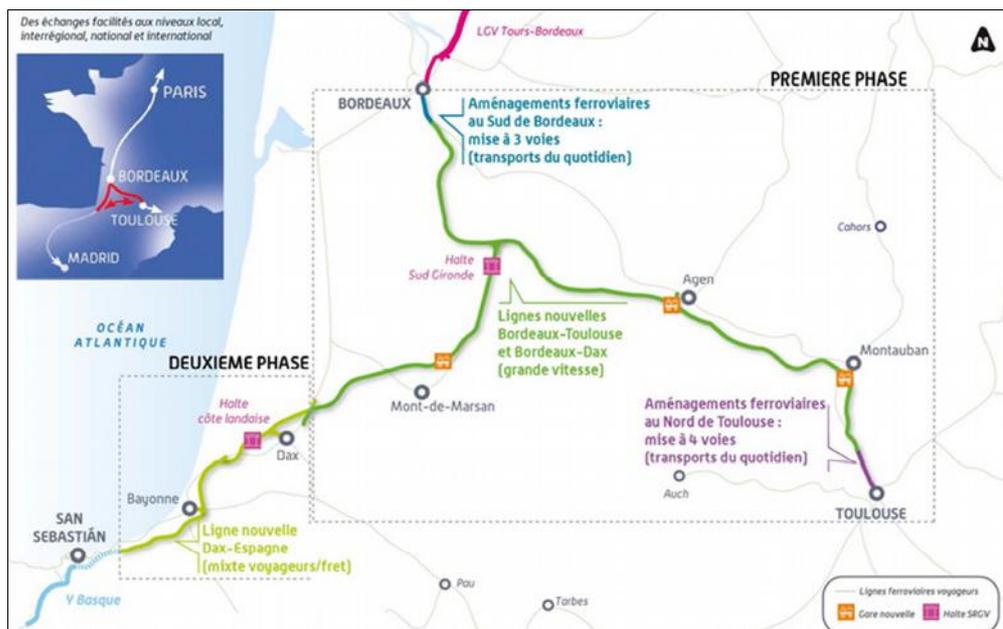
#### 1.1 Le périmètre du projet :

Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) porte sur les axes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. Il est composé de plusieurs projets :

- 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;
- 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;
- la réalisation des aménagements ferroviaires de la ligne existante Bordeaux-Sète au Nord de Toulouse (AFNT) sur 19 km, entre la gare de Toulouse Matabiau et Castelnau d'Estrétefonds;
- la création de la ligne ferroviaire nouvelle Dax-Espagne sur 91 km, ligne mixte voyageurs/fret se raccordant aux précédentes et à la ligne nouvelle espagnole Vitoria-Bilbao-San Sebastián, dénommée « Y Basque », actuellement en travaux, à la frontière franco-espagnole à Biriadou.

Compte tenu des interrelations liées à la constitution du réseau ferroviaire, au cadre géographique et temporel dans lequel elles se situent, ces projets ont été regroupés au sein d'un programme global, le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest.

## 1.2 Le programme du GPSO (schéma de réalisation en deux phases) :



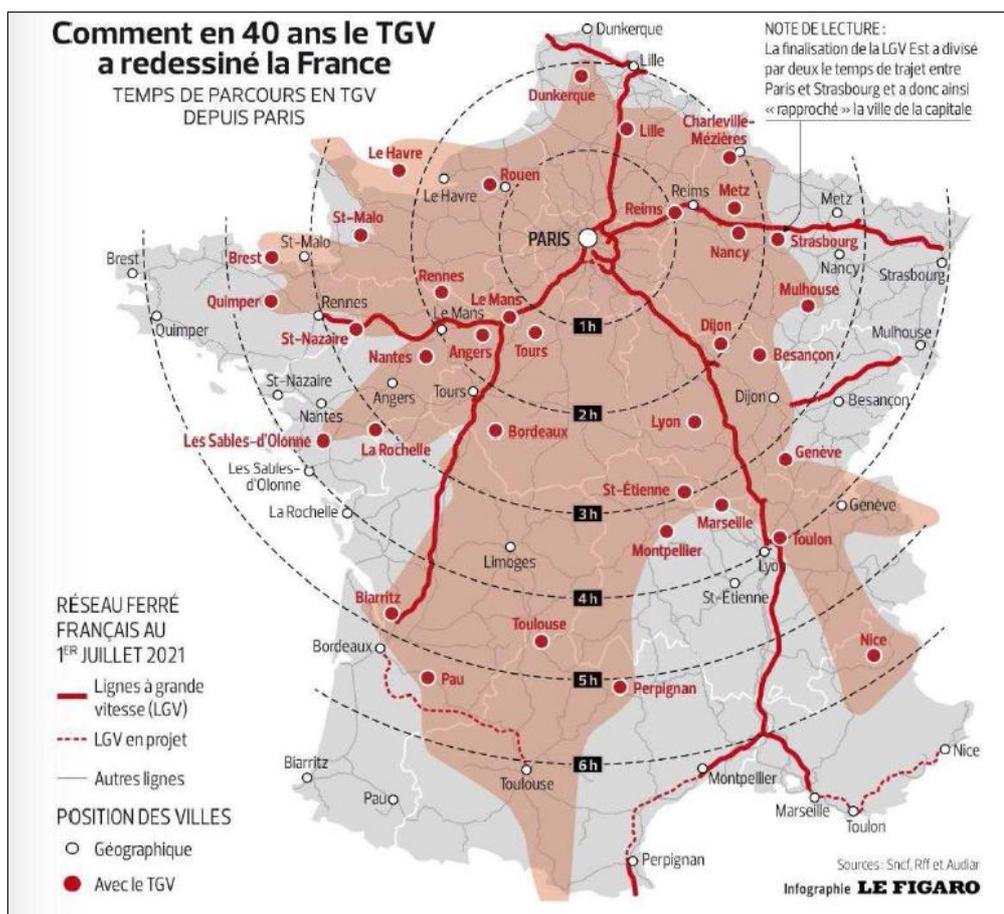
Le processus d'élaboration du programme (mené en mettant en œuvre la démarche Éviter Réduire Compenser – ERC – dès l'origine) a été accompagné d'une concertation approfondie, conduisant à dégager le moindre impact des projets et les mesures d'insertion dans les territoires en vue de la phase d'enquête d'utilité publique. La décision ministérielle du 23 octobre 2013 a acté un schéma de réalisation du programme en deux phases, avec :

- une première phase comportant les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax, ainsi que les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse, objet d'enquêtes d'utilité publique en 2014, menées concomitamment ; deux débats publics ont été menés en 2005 et 2006 pour les branches Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne ;
- une seconde phase correspondant à la section Dax-Espagne, qui fera l'objet d'une enquête publique ultérieure.

Les trois projets constituant la 1ère phase ont été déclarés d'utilité publique, respectivement le 25 novembre 2015 et le 4 janvier 2016 pour les Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) et pour les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT), et le 2 juin 2016 pour les lignes nouvelles reliant Bordeaux à Toulouse et le Sud-Gironde à Dax par décret en Conseil d'État.

## 2. LES OBJECTIFS DU GPSO :

Le grand Sud-Ouest de la France constitue actuellement l'«angle mort» du réseau ferroviaire français, comme le montre la carte des isochrones utilisée pour fêter les 40 ans du TGV.



Le programme du GPSO a été conçu pour répondre à plusieurs objectifs stratégiques à l'échelle du Sud-Ouest, Nouvelle-Aquitaine et Occitanie, en permettant une amélioration globale des services ferroviaires à travers :

- de meilleures performances pour les voyageurs, avec la grande vitesse (sur lignes nouvelles et le cas échéant avec le prolongement des missions sur lignes classiques), relayée pour sa diffusion territoriale par la complémentarité Trains à Grande Vitesse (TaGV)/trains régionaux;
- la mise en place de nouvelles capacités pour accompagner le développement du fret ferroviaire sur l'axe péninsule ibérique/Europe du Nord-Ouest (ligne nouvelle sur la section Dax-Espagne), en particulier le long de la façade atlantique mixte fret-voyageurs;
- le renforcement des transports du quotidien dans et à proximité des deux métropoles régionales (aménagements capacitaires de la ligne existante pour faire circuler plus de TER). La poursuite de la constitution du réseau trans-européen permettra de relier efficacement l'Espagne à la France et au-delà au continent par l'axe atlantique, et de réaliser l'un des derniers maillons manquant en Europe occidentale.

Le GPSO a pour ambitions :

- d'apporter, pour les déplacements dans le Sud-Ouest, une réponse aux attentes de mobilité croissante de la société, tout en favorisant une mobilité durable. Les transports sont l'un des principaux générateurs de gaz à effet de serre (GES) source du réchauffement climatique accéléré. Dans une perspective de développement durable, un enjeu majeur est de concilier cet accroissement de la mobilité avec le recours aux modes de transport minimisant les incidences écologiques. Un trajet Paris-Toulouse, par personne, est responsable de 130 kg CO<sub>2</sub> d'émission de GES en avion, 40 kg CO<sub>2</sub> en voiture et seulement 4 kg CO<sub>2</sub> en TaGV. Le report modal lié au programme complet du GPSO permettra

d'économiser 325 000 tonnes équivalent CO2/an. Par ailleurs, le bilan carbone, tel qu'établi au stade des études préalables aux enquêtes publiques, devient positif au bout d'une dizaine d'années (les gains liés aux reports modaux depuis l'aérien et le routier compensent alors les émissions liées à la réalisation des travaux).

- de renforcer l'accessibilité du sud de la Nouvelle-Aquitaine, et de la rapprocher de tous les territoires du Sud-Ouest, à l'ensemble du Pays Basque, destination touristique et économique majeure, à Bordeaux et à Toulouse et au-delà à Paris. L'offre de TGV concurrence désormais l'offre aérienne sur les longues distances avec l'arrêt des navettes aériennes et concurrence la voiture sur les distances moyennes.
- de renforcer le maillage du réseau ferroviaire structurant au niveau national et européen, tant pour les liaisons nord-sud qu'entre les façades atlantique et méditerranéenne.

Le programme du GPSO s'articule, au nord, avec la LGV Tours-Bordeaux en service depuis juillet 2017, dans le prolongement de la LGV Atlantique mise en service en 1990 entre Paris et Tours. Il est ensuite en lien avec le réseau ferroviaire de l'arc méditerranéen et le futur réseau ferré espagnol au Sud - et plus particulièrement avec la ligne nouvelle Vitoria-Bilbao-San Sebastián, dit «Y basque» (en travaux pour une mise en service dans les prochaines années). Les deux branches Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax font partie du réseau central du Réseau Transeuropéen des Transports (RTE-T) de l'Union Européenne, ainsi que du corridor prioritaire Atlantique (parmi 9 corridors prioritaires).

#### Carte des corridors européens atlantique et Méditerranée



**Temps de parcours et gains de temps en TGV pour différentes relations,  
après réalisation complète du GPSO :**

	Temps de parcours	Gains de temps
Paris-Toulouse	3 h 10	1 h
Paris-Bayonne	3 h 25	20 mn
Bordeaux-Marseille	4 h 20	1 h
Bordeaux-Bilbao	2 h 55	20 mn
Toulouse-Bilbao	3 h 50	1 h 40
Bordeaux-Barcelone	3 h 50	1 h
Bordeaux-Madrid	4h 55	20 mn

Par ailleurs, autour des deux métropoles bordelaise et toulousaine, les services de proximité (transports du quotidien) pourront être améliorés en nombre, en performance et en qualité, grâce aux opérations AFSB et AFNT, en cohérence avec la modernisation des nœuds ferroviaires et dans le cadre de projets de Services Express Métropolitains (SEM/RER) sur les deux agglomérations. Le GPSO permettra enfin de libérer de nouvelles capacités sur la voie existante, d'ores et déjà saturée, de développer des projets innovants avec la création de nouveaux sillons pour des services de type TER à grande vitesse.

**Le transport de marchandises :**

L'axe atlantique, d'Hendaye à Bordeaux et au-delà à Poitiers, voit transiter un flux de marchandises très important, en provenance et en direction de l'Espagne. Ce flux emprunte la route à 97%, en raison de la faiblesse des capacités ferroviaires entre le bassin d'Arcachon, où arrive la ligne depuis l'Espagne, et le nord de Bordeaux. Le résultat est le « mur » de 10 000 poids lourds qui constitue une source de graves nuisances, de pollution atmosphérique majeure, consommation de gaz à effet de serre, insécurité routière, congestion routière en périphérie des grandes zones urbaines. Le GPSO permettra de libérer de nouvelles capacités sur la voie existante, d'ores et déjà saturée, de développer ainsi le transport de marchandises par le rail et de lancer un service d'autoroute ferroviaire. Le projet GPSO offrira également des capacités supplémentaires au fret ferroviaire avec le traitement des nœuds ferroviaires à Bordeaux et Toulouse. Le GPSO constituera ainsi le dernier chaînon manquant entre la France et l'Espagne, en matière de fret ferroviaire, pour créer un corridor sur la façade atlantique de transports européens s'inscrivant dans les orientations stratégiques de transition écologique défendue par la Commission Européenne.

**Le rapprochement des territoires :**

Ce rapprochement des territoires se mesurera sur différents axes :

- un axe Nord-Sud, entre les deux régions Occitanie / Nouvelle Aquitaine, puis Paris, d'une part, et l'Espagne, d'autre part ;
- un axe Est-Ouest entre façade atlantique et méditerranéenne, rapprochant ainsi la région Occitanie des régions Nouvelle Aquitaine, PACA, et Rhône-Alpes-Auvergne,
- mais aussi de part et d'autre des Pyrénées : la Nouvelle Aquitaine sera ainsi plus proche de la Catalogne, et l'Occitanie du Sud de la Nouvelle Aquitaine, et au-delà du Pays Basque espagnol.

Il s'agit de relier à la grande vitesse le réseau de métropoles et de villes moyennes du grand sud-ouest, entre Nantes, Bordeaux, Hendaye et Toulouse et au-delà Montpellier, ainsi que les métropoles espagnoles du Pays Basque et de Barcelone.

### **L'attractivité et l'équilibre des territoires :**

L'arrivée de la ligne à Grande Vitesse aura de nombreux effets positifs sur l'attractivité économique des territoires des régions d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine, en particulier liés au développement, à la modernité et l'image de territoires tournés vers l'avenir. Les différentes enquêtes sur l'attractivité pour les entreprises des territoires continuent de placer les infrastructures de déplacement comme des déterminants des choix de localisation. La présence d'un réseau d'infrastructures denses et de qualité en France est un des atouts de notre pays, plébiscité par les entreprises. La LGV offre ainsi une opportunité pour les collectivités de créer une offre économique moderne dont les entreprises ont besoin. Concernant le tourisme, l'arrivée de la LGV entraînera un changement des comportements et des types de tourisme grâce aux possibilités offertes par les horaires des services proposés (offres de week-end, saisonnières). Étant plus accessibles par le GPSO, les territoires attireront de nouveaux habitants, de nouvelles entreprises et pour certains davantage de touristes. Le programme du GPSO participera ainsi au développement économique et social du grand Sud-Ouest.

### **3. LES PRINCIPALES FONCTIONNALITES DU GPSO :**

Pour répondre aux enjeux de mobilité à longue distance, les fonctionnalités assignées au programme du GPSO sont multiples :

- amélioration significative des temps de parcours et de la desserte voyageurs depuis/vers Paris, pour les liaisons entre les façades atlantiques et méditerranéennes ainsi que pour les liaisons internationales vers l'Espagne;
- consolidation d'un itinéraire de fret ferroviaire transpyrénéen au sein du Corridor Atlantique qui répondra au développement des trafics dans la continuité de la mise à écartement européen du réseau espagnol;
- trois gares nouvelles sont prévues à Mont-de-Marsan, Agen et Montauban pour la desserte des territoires intermédiaires par des trains à grande vitesse, ainsi que deux haltes en Nouvelle Aquitaine (Sud Gironde avec Bordeaux-Dax et Sud Landes avec Dax-Espagne). Les gares existantes de Dax et Bayonne continueront d'être desservies grâce à des raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne existante.
- Pour l'amélioration des transports du quotidien au niveau des métropoles bordelaise et toulousaine, les Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) et au Nord de Toulouse (AFNT) prévoient des augmentations de capacité en ligne (mises à 3 et 4 voies), ainsi que la modernisation ou la création de gares et haltes périurbaines constituant autant de nouveaux pôles d'échanges multimodaux. La réalisation de la ligne nouvelle à grande vitesse est indispensable au déploiement d'un service périurbain de type RER sur et au-delà du seul périmètre des AFNT et AFSB, notamment pour ce qui concerne les liaisons Montauban-Toulouse et Langon-Bordeaux.

### **4. LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES OPERATIONS :**

Opérations de la phase 1, présentées à l'enquête publique en 2014 :

- Aménagements ferroviaires de la ligne existante Bordeaux-Sète au Sud de Bordeaux, pour augmenter la fréquence et la régularité des trains du quotidien : création d'une 3ème voie (12 km) et d'une 4ème voie au droit des points d'arrêts, suppression de 6 passages à niveau ; réaménagement intermodal d'une gare (Bègles) et de 3 haltes (Villenave d'Ornon, Cadaujac, Saint Médard d'Eyrans), soit 4 communes concernées (dont 1 en interface avec le projet de lignes nouvelles) ;

- Aménagements ferroviaires de la ligne existante Bordeaux-Sète au Nord de Toulouse, pour augmenter la fréquence et la régularité des trains du quotidien : création de 1 à 2 voies nouvelles (17 km) permettant de disposer d'une infrastructure à 4 voies ; réaménagement des gares et haltes (Castelnaud'Estrétefonds, Saint-Jory, Fenouillet/Saint-Alban, Lacourtenourt, Lalande-Eglise, Route de Launaguet et Toulouse-Matabiau) avec création de pôles d'échanges multimodaux, soit 5 communes concernées (dont 2 en interface avec le projet de lignes nouvelles) ;
- Création des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax (grande vitesse pour les voyageurs, 320 km/h) : tronçon commun Sud Bordeaux-Sud Gironde (55 km) permettant d'optimiser les investissements, la consommation d'espace et d'assurer des fonctionnalités supplémentaires d'échanges entre branches section Sud Gironde-Nord Toulouse (167 km), avec 2 gares nouvelles (Agen, Montauban) ;
- Section Sud Gironde-Nord de Dax (105 km), avec une gare nouvelle (Mont-de-Marsan), une halte, une liaison sud-sud (pour des relations Sud Aquitaine-Toulouse sans passer par Bordeaux), soit 327 km de lignes nouvelles (section courante) : 100 km en Gironde, 78 km dans les Landes, 71 km dans le Lot-et-Garonne, 67 km dans le Tarn-et-Garonne, 11 km en Haute-Garonne. 105 communes sont concernées: 24 en Gironde, 23 dans les Landes, 24 dans le Lot-et-Garonne, 29 dans le Tarn-et-Garonne, 5 en Haute-Garonne. 15 km de raccordements au réseau existant. Il convient de préciser que les calendriers de réalisation des deux branches (vers Toulouse et vers Dax) de la ligne nouvelle sont aujourd'hui distincts dans les hypothèses de lancement des travaux retenues par l'État. Les collectivités souhaitent une accélération significative du planning de réalisation de la branche à Dax, dont la réalisation serait aujourd'hui lancée post-2037, de sorte à limiter les surcoûts liés à ce phasage, à offrir aux usagers le plus tôt possible l'ensemble des fonctionnalités attendues de GPSO et à satisfaire les engagements de la France en matière d'achèvement du réseau trans-européen.

## 5. LES EVOLUTIONS RECENTES ET LE FINANCEMENT DU PROJET :

En vertu de l'article 4 de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, un plan de financement est nécessaire pour la constitution d'un Établissement Public Local (EPL) permettant de faciliter le financement du projet par les collectivités territoriales, parties prenantes. En effet, cet article 4 autorise le Gouvernement à créer, par ordonnance, dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la loi (délai allongé jusqu'au 24 avril 2022 suite à la crise sanitaire liée au Covid-19), un EPL 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. Cet EPL peut également avoir pour mission de concevoir et d'exploiter ces infrastructures : cette faculté sera déterminée par l'ordonnance de création de cet établissement.

Ce nouvel outil doit par ailleurs permettre de lever des ressources fiscales nouvelles destinées à abonder la quote-part du plan de financement incombant aux collectivités locales. En particulier, le financement de GPSO comporte un volet fiscal via la création d'une taxe sur les bureaux (TSB) et d'une taxe spéciale d'équipement (TSE), dont les produits sont affectés provisoirement aux régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie puis, à compter de sa création, à l'organisme qui aura pour mission de contribuer au financement de l'infrastructure ferroviaire de GPSO.

Cette fiscalité additionnelle viendra réduire significativement la participation des collectivités territoriales au projet. De plus, la recette de péage correspondant notamment aux amortissements de l'investissement viendra réduire à due proportion les contributions de financeurs publics.

L'ordonnance de création de cet Établissement Public local constitue un acte fondateur dans l'accélération du projet avec un démarrage des études d'exécution de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse en 2024. La branche vers Dax est pour le moment reportée à l'horizon post-2037 dans la LOM. Le protocole prévoit de soutenir l'accélération de la branche vers Dax.

Le 27 avril 2021 le Premier Ministre a adressé un courrier à la Présidente de la Région Occitanie et au Président de Toulouse Métropole, qui l'avaient sollicité, pour annoncer que l'État participerait à hauteur de 40 % au financement du projet GPSO, hors branche vers Dax qui sera intégrée (comme indiqué plus haut) dans une prochaine programmation, soit 4,1 Milliards d'euros, à parité avec les collectivités locales, l'Union Européenne étant sollicitée pour apporter un financement de 20 %. Par courrier du 11 mai, le Premier Ministre a demandé aux collectivités locales de présenter les modalités financières de leur engagement.

Le protocole de financement a été établi, entre les collectivités d'Occitanie parties au projet, selon un modèle de répartition des quotes-parts fondé sur la méthodologie appliquée pour l'élaboration des clés de financement des projets Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) et Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), construits sous la coordination de l'État, pour lequel les partenaires se sont accordés en 2021.

Trois grands indicateurs sont retenus, auxquels il est conféré une pondération spécifique au regard de leur importance relative :

- Le poids démographique de chacune des collectivités (20 %),
- Leurs capacités financières respectives (40 %),
- Les gains socio-économiques apportés par le projet aux territoires (40 %).

Cette clef de répartition vaut donc pour l'ensemble du projet. Ainsi, les collectivités locales participerait à hauteur de 40 % au financement du projet GPSO, soit 4,1 Md€ courants, répartis à 45% pour la Nouvelle-Aquitaine et 55% pour l'Occitanie, soit pour la phase Bordeaux-Toulouse, incluant les AFSB et les AFNT, à 72,27% pour les collectivités d'Occitanie et à 27,73% pour les collectivités de Nouvelle-Aquitaine et pour la branche vers Dax à 90% pour les collectivités de Nouvelle-Aquitaine et 10% pour les collectivités d'Occitanie.

Au vu de l'intérêt majeur du projet GPSO pour notre territoire et des engagements de l'État et autres partenaires, le protocole de financement de la 1ère phase du GPSO ainsi établi (branche Bordeaux-Toulouse, AFSB, AFNT), intégrant le plan de financement de l'opération, est soumis à votre approbation.

## Décision

---

Le Conseil de la Métropole,

Vu le Code général des Collectivités Territoriales,

Vu la Loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, et notamment son article 4,

Vu la déclaration d'utilité publique du 25 novembre 2015 concernant les Aménagements ferroviaires Sud de Bordeaux,

Vu la déclaration d'utilité publique du 4 janvier 2016 concernant les Aménagements ferroviaires Nord de Toulouse,

Vu la déclaration d'utilité publique du 2 juin 2016 concernant la réalisation des Lignes Nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax,

Vu l'avis favorable de la Commission mixte Modernisation de la collectivité et Finances - Mobilités du mercredi 6 octobre 2021,

Entendu l'exposé de Monsieur le Président, après en avoir délibéré,

Décide :

### Article 1

De confirmer l'engagement de Toulouse Métropole en faveur du GPSO.

**Article 2**

De confirmer l'engagement de principe de Toulouse Métropole à financer le GPSO dans le cadre d'une répartition à parité entre l'État et les collectivités territoriales.

**Article 3**

De demander à l'État la création d'un Établissement Public Local (EPL) dédié, conformément à l'article 4 de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019.

**Article 4**

De demander à L'État de mettre en place en loi de finances 2022 la fiscalité locale destinée au financement de cet EPL, financement qui viendra abonder la part des collectivités locales.

**Article 5**

D'approuver le plan de financement joint à la présente délibération.

**Article 6**

D'autoriser le Président de Toulouse Métropole à signer tous les documents afférents.

**Résultat du vote :**

Pour	114
Contre	6 (Mmes CABANES, BLEUSE, BOUBIDI, MM. MAURICE, CHARTIER, KARMANN.)
Abstentions	13 (Mmes HONVAULT, MAGDO, HARDY, MAURIN, ROBY, BEC, MM. PIQUEMAL, LE TEXIER, CUJIVES, DEHEURLES, EL ARCH, PERE, JIMENA.)
Non participation au vote	0

Publiée par affichage le 20/10/2021

Reçue à la Préfecture le 20/10/2021

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,  
Au registre sont les signatures,  
Pour extrait conforme,  
Le Président,

Jean-Luc MOUDENC

**[Les parties entre crochets ne font pas l'objet d'un accord entre les parties]**

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

[Liste des parties]

*Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,  
Vu la Loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités*

**Sommaire**

## Contexte

Article 1 : Objet du plan de financement.

Article 2 : Estimation du coût du projet.

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

**Ayant été préalablement rappelé ce qui suit**

## Contexte

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 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 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€<sub>2013</sub>. La première phase du GPSO (composée des trois opérations : lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, AFNT et AFSB) est entièrement déclarée d'utilité publique. Le programme 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 le corridor du réseau central Atlantique et du réseau central Méditerranéen.

GPSO poursuit le double objectif d'améliorer l'accessibilité ferroviaire de ces deux régions 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 des régions Occitanie et Nouvelle Aquitaine. 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 Paris, Tours, Bordeaux et Toulouse.

Après les annonces du Premier Ministre en avril et mai dernier en faveur du programme GPSO, le Président de la République a confirmé, à l'occasion des 40 ans du TGV, le 17 septembre dernier, l'engagement de nouveaux investissements structurants, en citant comme priorité la LGV Bordeaux-Toulouse.

L'État, signataire de ce plan de financement, s'inscrit dans l'approche nouvelle du Conseil d'orientation des infrastructures, 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 AFSB et AFNT de Bordeaux et de Toulouse visant à désenclaver les nœuds ferroviaires et permettre les opérations de RER Métropolitains dans les deux métropoles. Cela sera également le cas des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, rapprochant les territoires du grand sud-ouest du pays avec les métropoles de Toulouse, Bordeaux et Bayonne et un réseau de plus de 10 villes moyennes.

Comme le prévoit la loi d'orientation des mobilités (loi LOM) du 24 décembre 2019, ces investissements de l'Etat seront cadencés dans le respect des programmations pluriannuelles des finances publiques.

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 loi d'orientation des mobilités (loi LOM) du 24 décembre 2019 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 loi, augmenté de 4 mois par la loi d'urgence n°2020-290 pour faire face à l'épidémie de covid-19.

[L'État prendra en compte l'effort financier, hors des domaines d'intervention habituels, réalisé par les collectivités financeurs, dans l'évolution, à compter de 2022, de ses relations, notamment financières, avec lesdites collectivités.]

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 programme 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 du 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 du 4 janvier 2016,
- la création des lignes nouvelles à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax sur 327 km de section courante, possédant un tronçon 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 Mds euros porte sur une première étape comprenant les opérations AFSB, AFNT et la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse. La section de ligne Sud-Gironde – Dax sera intégrée dans la prochaine loi de programmation [de façon à permettre sa réalisation de manière concomitante, [sans interruption des travaux], de la première phase du GPSO.]

Les collectivités territoriales s'engagent par la présente à mobiliser ce plan de financement 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 de la phase 1 du GPSO

L’estimation des coûts d’investissement présentée prend en compte le périmètre de dépenses suivantes : Études (à partir de l’enquête publique) 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 assurés 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% de la masse financée.

L’estimation HTv des coûts d’investissement est donnée à titre indicatif pour les différentes opérations suivantes, au stade de l’Avant-Projet Sommaire (APS) – pour AFSB ou AFNT au stade actuel d’études, en cours d’Avant-Projet (AVP) :

Opérations	€ <sub>2020</sub>	€ <sub>courants</sub> (estimation <sup>1</sup> )
Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse	717,3 M€ <sub>2020</sub>	0,9 Md€ <sub>courants</sub>
Aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux	758,6 M€ <sub>2020</sub>	0,9 Md€ <sub>courants</sub>
Section de ligne nouvelle Bordeaux-Sud Gironde	1 410 M€ <sub>2020</sub>	1,9 Md€ <sub>courants</sub>
Section de ligne nouvelle Sud Gironde-Toulouse	4 937 M€ <sub>2020</sub>	6,6 Md€ <sub>courants</sub>
<b>TOTAL 1<sup>ère</sup> étape</b>	<b>7 882,9 M€<sub>2020</sub></b>	<b>10,3 Md€<sub>courants</sub></b>
<i>Section de Ligne nouvelle Sud Gironde – Dax)</i>	<i>2 478 M€<sub>2020</sub></i>	<i>4,0 Md€<sub>courants</sub></i>
<b>TOTAL 2<sup>ème</sup> étape</b>	<b>2 478 M€<sub>2020</sub></b>	<b>4,0 Md€<sub>courants</sub></b>
<b>TOTAL</b>	<b>10 360,9 <sub>2020</sub></b>	<b>14,3 Md€<sub>courants</sub></b>

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 travaux.

Ces coûts sont également susceptibles d’évoluer pour intégrer, notamment, les modifications de programme éventuelles non prévues au stade actuel de définition ou encore toutes conséquences dues à des évolutions législatives et réglementaires.

<sup>1</sup> Ces estimations 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. Elles sont à janvier 2020, sauf AFSB à juin 2020.

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

[Pour prendre en compte les écarts de coûts entre APS et APD, d'une part, et ensuite, d'autre part, ] en cas de risque avéré de dépassement des coûts estimés au niveau APD, les parties examineront et mettront en œuvre les solutions suivantes, pouvant se combiner, dans cet ordre de priorité :

- La recherche d'économies à programme constant ;
- La recherche d'économies préservant les fonctionnalités essentielles du projet ;
- [L'appel au financement du Maître d'Ouvrage à partir d'une convention bonus-malus, à mettre au point au stade APD et intégrant la mise en responsabilité des maîtres d'œuvre et des entreprises ;]
- Le recours accru à la ressource fiscale ;
- Une répartition équitable du besoin de financement entre les financeurs du présent protocole.

Le Maître d'Ouvrage 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 ou de SNCF-R.

Pour les prochaines étapes, une gouvernance forte sera mise en place sous l'égide du Préfet de région coordonnateur, qui donne leur place légitime aux cofinanceurs et mette à leur disposition des leviers suffisants pour garantir la transparence et la performance aux cofinanceurs.

Cette gouvernance aura pour objet d'associer les cofinanceurs aux choix stratégiques, tout en préservant la capacité d'action du maître d'ouvrage à conduire le projet dans les conditions de coûts et de délais prévues par les parties. Elle donnera à tous les acteurs la capacité à :

- Identifier, négocier, déclencher les solutions de 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 3 : Répartition du financement entre les parties.

La clef de répartition retenue par ce plan de financement est la suivante, sur la base des coûts présentés à l'article 2 :

- Europe : 20%, soit 2,05 Md€<sub>courants</sub>
- État : 40%, soit 4,1 Md€<sub>courants</sub>

- Collectivités locales : 40%, soit 4,1 Md€<sub>courants</sub>, répartis.

Le montant des contributions versées par les Régions Occitanie et Nouvelle Aquitaine, et les collectivités territoriales sera réparti entre les différents financeurs de ce plan, selon les clés de répartition figurant dans le tableau ci-dessous. Cette clef de répartition vaut donc pour l'ensemble des opérations figurant à l'article 1.

- Collectivités locales : 40%, soit 4,1 Md€ <sub>courants</sub>, répartis à 45% pour la Nouvelle – Aquitaine et 55% pour l'Occitanie, soit pour la phase Bordeaux-Toulouse, avec AFSB et AFNT, à 72,27% pour les collectivités d'Occitanie et à 27,73% pour les collectivités de Nouvelle-Aquitaine et pour la branche vers Dax à 90% pour les collectivités de Nouvelle-Aquitaine et 10% pour les collectivités d'Occitanie. Les clés de répartition, pour l'Occitanie sont réparties selon le tableau qui suit.

La contribution des collectivités locales provient des contributions budgétaires des collectivités locales, de la fiscalité locale affectée à l'EPL, ainsi que les emprunts levés par l'EPL. Les ressources fiscales viendront en déduction de la part des Collectivités Locales telle que définie dans ce plan de financement.

[Les recettes de péage, correspondant notamment aux amortissements de l'investissement, pourront venir, en tout ou partie, réduire les contributions de financeurs publics].

La répartition des contributions entre collectivités locales tient compte des paramètres suivants :

- [à compléter]

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.

Les collectivités qui cofinancent cette première étape conviennent donc de la possibilité d'utiliser les mêmes principes de répartition des financements pour la seconde étape, Sud Gironde-Dax et donc pour le financement des deux étapes de la première phase.

#### Article 4 : Participation et engagements du gestionnaire de l'infrastructure.

Une éventuelle participation du gestionnaire de l'infrastructure au financement des opérations sera déterminée au stade des conventions de financement à venir dans le respect des textes applicables. Elle est conditionnée à la capacité des opérations à dégager une valeur ajoutée financière.

[Le cas échéant, s'il s'agit de SNCF-Réseau (SNCF-R), son intervention financière est encadrée par la loi et le contrat de performance pluriannuel à conclure avec l'Etat. Au titre de la loi en vigueur :

- 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 : 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. ]

Elle viendrait en déduction des contributions de l'ensemble des financeurs du plan de financement, au prorata de leur participation financière au projet, et en distinguant chaque étape, nonobstant les dispositions de l'article 2.

### Article 5 : Subventions européennes.

Les montants des subventions de l'Union Européenne qui figurent au présent protocole sont indicatifs ; ils seront ajustés selon les subventions qui seront effectivement accordées au GPSO dans le cadre du mécanisme d'interconnexion pour l'Europe (programmation à venir). 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,] au prorata de leur participation financière au projet, et en distinguant chaque étape.

Les subventions de l'Union Européenne venant annuellement en remboursement des dépenses effectuées, les financeurs assureront les avances de trésorerie nécessaires au prorata de leur contribution au financement du projet. Les parties définiront concrètement les modalités de financement associées aux avances de trésorerie dans le cadre des conventions de financement ultérieures.

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. Ces ressources fiscales viendront en déduction de la part des Collectivités Locales définies dans ce plan de financement.

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

Article 7 : Poursuite du GPSO, mise en œuvre et suivi du plan de financement.

Les financeurs confirment leur attachement à la poursuite du GSPO 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 financières d'application du plan de financement, en fonction du déroulement des opérations et selon la trajectoire financière de l'État.

Annexe – 1

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

1. Estimation du coût du projet en M€<sub>courants</sub>

Les montants calculés en M€<sub>courants</sub> sont donnés à titre indicatif et tiennent compte d'un démarrage des travaux sur la section entre Bordeaux et Toulouse en 2024. Ils sont compatibles avec le calendrier de décaissement de l'Etat à date, issu de la loi d'orientation des mobilités.

Ces montants en M€<sub>courants</sub> sont estimés à partir du coût du projet en M€<sub>2020</sub>, 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 protocole pour la première étape.

2. Estimation détaillée du coût du projet

M€ <sub>janv. 2020</sub> 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	364	869	1233	684	1917

PLAN DE FINANCEMENT GPSO

ferroviaires					
<b>Total</b>	<b>1410</b>	<b>4937</b>	<b>6347</b>	<b>2478</b>	<b>8825</b>

<b>Bordeaux-Toulouse yc AFNT et AFSB</b>		<b>Répartition budgétaire entre collectivités - Plan de financement 2021</b>				
		<b>Quote-part (%)</b>		<b>Quote-part budgétaire (Md€)</b>	<b>Estimation indicative après prise en compte de la fiscalité nouvelle et des frais financiers</b>	
<b>Collectivités territoriales</b>		<b>Clés ensemble des collectivités</b>	<b>Clé Intra Région</b>	<b>Hors fiscalité nouvelle et frais financiers</b>	<b>Quote-Part Budgétaire après société de financement (M€)</b>	<b>M€/an</b>
Conseil Régional Occitanie		29,63%	41,00%	1,221	1 007,43	25,19
Haute-Garonne	CD 31	18,14%	25,10%	0,747	616,73	15,42
	Toulouse Métropole	14,89%	20,60%	0,613	506,20	12,66
	SICOVAL	0,99%	1,36%	0,041	33,53	0,84
	Muretain Agglo	1,36%	1,88%	0,056	46,27	1,16
Haute-Pyrénées	CD 65	0,09%	0,12%	0,004	3,05	0,08
	CA Tarbes Lourdes	0,02%	0,02%	0,0007	0,5870	0,01
Tarn et Garonne	CD 82	2,87%	3,98%	0,118	97,73	2,44
	Grand Montauban	0,88%	1,21%	0,036	29,79	0,74
Gers	CD 32	0,39%	0,54%	0,016	13,31	0,33
	Grand Auch	0,04%	0,06%	0,002	1,51	0,04
Lot	CD 46	0,66%	0,92%	0,027	22,53	0,56
	Grand Cahors	0,10%	0,14%	0,004	3,38	0,08
Tarn	CD Tarn	1,55%	2,14%	0,064	52,55	1,31
	Grand Alibigeois	0,43%	0,59%	0,018	14,59	0,36
	CA Castres-Mazamet	0,23%	0,32%	0,010	7,94	0,20
<b>Total Occitanie</b>		<b>72,27%</b>	<b>100%</b>	<b>2,98</b>	<b>2 457</b>	<b>61,43</b>
<b>Total Nouvelle Aquitaine</b>		<b>27,73%</b>	<b>100%</b>	<b>1,14</b>	<b>943</b>	<b>23,57</b>
<b>Total Deux Régions</b>		<b>100%</b>		<b>4,12</b>	<b>3 400</b>	<b>85,00</b>

Bordeaux-Dax		Répartition budgétaire entre collectivités - Plan de financement 2021				
		Quote-part (%)		Quote-part budgétaire (Md€)	Estimation indicative après prise en compte de la fiscalité nouvelle et des frais financiers	
Collectivités territoriales		Clés ensemble des collectivités	Clé Intra Région	Hors fiscalité nouvelle et frais financiers	Quote-Part Budgétaire	M€/an
Conseil Régional Occitanie		3,6%	36,4%	0,058	48,1	1,20
Haute-Garonne	CD 31	1,1%	10,8%	0,02	14,3	0,36
	Toulouse Métropole	0,7%	7,4%	0,01	9,8	0,24
	SICOVAL	0,1%	1,2%	0,002	1,6	0,04
	Muretain Agglo	0,1%	1,0%	0,002	1,3	0,03
Haute-Pyrénées	CD 65	2,2%	22,2%	0,04	29,3	0,73
	CA Tarbes Lourdes	1,1%	11,3%	0,02	14,9	0,3727
Tarn et Garonne	CD 82	0,2%	1,9%	0,003	2,5	0,06
	Grand Montauban	0,1%	1,1%	0,002	1,5	0,04
Gers	CD 32	0,1%	1,0%	0,002	1,3	0,03
	Grand Auch	0,0%	0,4%	0,001	0,6	0,01
Lot	CD 46	0,1%	1,4%	0,002	1,9	0,05
	Grand Cahors	0,1%	0,6%	0,001	0,8	0,02
Tarn	CD Tarn	0,2%	1,8%	0,003	2,4	0,06
	Grand Alibigeois	0,1%	0,7%	0,001	1,0	0,02
	CA Castres-Mazamet	0,1%	0,6%	0,001	0,7	0,02
<b>Total Occitanie</b>		<b>10,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>0,16</b>	<b>132,0</b>	<b>3,30</b>
<b>Total Nouvelle Aquitaine</b>		<b>90,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>1,44</b>	<b>1 188,0</b>	<b>29,70</b>
<b>Total Deux Régions</b>		<b>100,00%</b>		<b>1,60</b>	<b>1 320,0</b>	<b>33,0</b>