

CONSEIL RÉGIONAL  
DE  
NOUVELLE-AQUITAINE

**Séance Plénière du lundi 7 février 2022**

**Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO) : sécurisation du plan de financement moyennant une avance temporaire de la Région Nouvelle-Aquitaine.**

**Synthèse**

Le Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO) constitue pour la Région Nouvelle-Aquitaine un projet structurant à l'échelle du siècle, absolument indispensable pour rapprocher les territoires de la Région entre eux, au reste de la France, et à l'Europe, pour développer les déplacements du quotidien, augmenter le report modal des voyageurs et des marchandises vers le mode ferroviaire et réduire ainsi de manière considérable la pollution.

Ce projet garantira le développement durable des territoires du grand sud-ouest en général, et de la Nouvelle-Aquitaine en particulier, et sera un puissant accélérateur de lien social et humain, et de développement, au profit des habitants, visiteurs et entreprises de la Région.

La Région Nouvelle-Aquitaine s'est engagée le 13 décembre 2021 à hauteur de 710,3 M€ sur le projet.

La grande majorité des collectivités infrarégionales se sont également engagées financièrement sur le projet.

Mais sur les 1732 M€ (fiscalité déduite) de participations financières attendues des collectivités de Nouvelle-Aquitaine, il manque à ce jour 225,6 M€, ce qui correspond à une annuité de 5,64 M€ sur une durée de 40 ans.

Le bouclage financier définitif du projet conditionne la création préalable d'un établissement public local (EPL) dénommé « Société du Grand Projet Sud-Ouest », afin de collecter la fiscalité additionnelle dédiée au projet, constituée

d'une taxe spéciale d'équipement (TSE), inscrite dans la loi de finances 2022, et d'une future taxe spéciale sur les bureaux (TSB).

Or, la loi d'orientation des mobilités (LOM) impose un délai strict et non prorogeable pour la création de cet EPL, dont l'ordonnance doit être prise avant le 24 avril 2022 au plus tard.

Le plan de financement doit ainsi être signé avant le 15 février 2022 par tous les présidents et présidentes d'exécutif des collectivités finançant l'opération.

Afin de pouvoir présenter au Conseil d'Etat dans les délais impartis un plan de financement complet, condition indispensable pour sécuriser l'ordonnance créant l'EPL, la Région Nouvelle-Aquitaine s'engage, à la demande de l'Etat, à faire l'avance temporaire des financements des collectivités de la région qui n'ont pas répondu, partiellement ou totalement, au plan de financement adressé par le Préfet coordonnateur Etienne Guyot le 22 novembre 2021 à l'ensemble des collectivités inscrites au plan de financement, dans la limite des déficiences constatées à la date du 7 février 2022, à savoir 225,6 M€ (fiscalité déduite).

La Région Nouvelle-Aquitaine a obtenu du Premier Ministre la garantie que les bonnes fortunes potentielles redistribuables aux collectivités de Nouvelle-Aquitaine puissent lui être attribuées de façon prioritaire, jusqu'à remboursement des annuités complémentaires qu'elle aura dû consentir. Par la suite, la répartition des bonnes fortunes s'effectuera à due proportion de la contribution de chaque collectivité de Nouvelle-Aquitaine signataire du Plan de financement final.

Par conséquent, le Plan de financement de décembre 2021 est complété pour tenir compte de l'engagement régional, des contributions complémentaires des collectivités et de la mobilisation des bonnes fortunes potentielles

Ces « bonnes fortunes » sont très significatives en volume.

On peut les estimer aujourd'hui à environ 894 M€ au total, soit 22,3 M€ / an, et sont de natures diversifiées :

- la bonne fortune fiscale dont le gisement pourrait représenter 141 M€,
- l'autofinancement du projet (par des péages ferroviaires en excédent) à hauteur de 442 M€,
- une subvention de l'Union Européenne dans le cadre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe, qui pourrait s'élever à 30% sur la ligne Bordeaux Dax (au lieu des 20% prévus par l'Etat) entraînant une bonne fortune de 167 M€,
- enfin, une nouvelle accélération du calendrier avec une mise en service de la branche vers Dax en 2034, qui entraînerait une économie de 144 M€.

## **Incidence Financière Régionale**

En prenant en compte cette avance temporaire consentie par la Région pour compenser les déficiences, la contribution de la Région Nouvelle-Aquitaine au GPSO passe ainsi de 710,3 M€ (en « reste à charge », fiscalité déduite) à 935,9 M€ sur le plan de financement.

L'avance temporaire représentera donc une augmentation du versement annuel moyen de la Région à l'EPL (de 17,76 à 23,4 M€).

Ce montant de 23,4 M€ rebaissera toutefois lorsque les « bonnes fortunes » viendront abonder le financement.

L'échéancier de ces abondements reste à déterminer compte tenu de la date de survenance et du montant des bonnes fortunes.

Compte-tenu de l'ampleur du gisement mobilisable de ces « bonnes fortunes » (894 M€ vs une défection à ce jour de 225,6 M€, soit le quadruple), l'incidence financière de l'avance temporaire consentie par la Région au plan de financement est potentiellement nulle.

A ce montant s'ajoute le portage par la Région Nouvelle-Aquitaine de la participation attendue du Département de la Gironde sur le GPSO, que celui-ci a décidé de flécher intégralement sur le programme d'infrastructures du RER métropolitain et de la ligne du Verdon (il a voté 170 M€ sur ce programme).

Mais ce portage est complètement neutre financièrement pour la Région, puisque le montant de 170 M€ mis en place par le Département sur le programme RER métropolitain vient en économie directe et immédiate des charges à venir de la Région, s'agissant d'opérations qui étaient déjà inscrites dans le programme ferroviaire de la Région.

Une convention avec le Département de la Gironde viendra très prochainement formaliser cet accord.

## **Autres Partenaires mobilisés**

L'Etat et les Collectivités de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie, signataires du Plan de financement du GPSO.

La subvention de l'Union européenne sur le projet au titre du mécanisme d'interconnexion en Europe est estimée par l'Etat à 20% du coût du projet.

La maîtrise d'ouvrage du projet sera assurée par SNCF Réseau.

Pour leur part, l'ensemble des collectivités d'Occitanie ont répondu favorablement au plan de financement présenté par le préfet Etienne Guyot, pour un montant cumulé de 2188 M€ (fiscalité déduite).

---

# PROJET DE DÉLIBÉRATION DU CONSEIL REGIONAL DE NOUVELLE-AQUITAINE

## SEANCE PLENIERE DU LUNDI 7 FEVRIER 2022

**N° délibération :**N° Ordre : **01 bis**

Réf. Interne : 1513512

C - AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

**C09 - INFRASTRUCTURES TRANSPORTS****309A - Mailler le territoire pour plus d'accessibilité et favoriser les échanges**

**OBJET : Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO) : sécurisation du plan de financement moyennant une avance temporaire de la Région Nouvelle-Aquitaine.**

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment l'article L.4132-17,  
Vu la décision d'approbation du tracé du GPSO et ses fonctionnalités prise par le ministère en charge des transports le 30 mars 2012,  
Vu le décret n°2016-738 en date du 2 juin 2016 portant Déclaration d'Utilité Publique du Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO),  
Vu la Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités,  
Vu la communication 2021.1295.SP du 11 octobre 2021 portant sur la Communication - le Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO) : un rendez-vous européen pour répondre à l'urgence climatique, à l'impérieuse nécessité de report modal et d'aménagement du territoire.  
Vu la délibération 2021.2098.SP du 13 décembre 2021 approuvant le plan de financement du GPSO,

Le Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO) constitue de toute évidence le projet structurant à l'échelle du siècle pour la Région Nouvelle-Aquitaine en matière d'infrastructure de transport, qui vise à désenclaver le grand Sud-Ouest de la France et qui permettra de le connecter efficacement au reste du territoire national et à l'Europe.

Ce projet apparaît indispensable pour diminuer drastiquement la pollution générée par les 10 000 camions traversant aujourd'hui chaque jour la Région, de la frontière espagnole au Poitou.

Le GPSO permettra de faire diminuer ce flux de 40% grâce à un puissant report modal sur le ferroviaire résultant des capacités ferroviaires ainsi libérées sur la ligne existante.

Il constitue donc un projet écologique, beaucoup moins polluant et consommateur de foncier qu'une autoroute.

Le train à grande vitesse constitue de très loin de mode de transport collectif à grande distance le plus vertueux en matière de rejet de CO<sup>2</sup> (50 fois moins d'émissions de gaz à effet de serre que l'automobile et 70 fois moins que l'avion).

Le GPSO sera également un puissant vecteur de lien social et humain, au profit de ses habitants, visiteurs et des entreprises de la Région, en permettant d'accroître l'offre de transports, qu'il s'agisse de TER, Intercités ou TGV, et d'accélérer de manière importante les dessertes moyenne et grande distance. Il permettra aussi la création de services TER innovants à grande vitesse sur le territoire régional, offrant de nouvelles possibilités de parcours, par exemple entre le Nord de Bordeaux et le Sud de la Région (ex : Angoulême- Mont de Marsan).

Au niveau régional, le GPSO libérera par ailleurs de nouvelles capacités sur la voie ferroviaire existante, d'ores et déjà saturée dans les zones urbanisées, et permettra ainsi un développement important du transport ferroviaire de voyageurs avec le développement d'un véritable RER métropolitain, et de fret avec un service d'autoroute ferroviaire sur l'axe atlantique.

Cette liaison à grande vitesse offrira enfin des temps « records » entre Bordeaux, Dax et Toulouse, et au-delà, vers Hendaye et l'Espagne, dont le réseau à grande vitesse parviendra à la frontière en 2026 et sera pleinement achevé en 2029.

Sous l'impulsion du Premier ministre Jean Castex, en lien étroit avec les Régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie, l'année 2021 a marqué une véritable relance du Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO) avec un engagement clair de l'Etat :

- dans le financement de la ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse et des nœuds ferroviaires au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse, à hauteur de 40% à parité avec les Collectivités Territoriales, soit un engagement financier de 4,1 Md€ courants ;
- dans l'inscription de la réalisation de la ligne Bordeaux-Dax dans le périmètre d'intervention de l'Etablissement Public Local (EPL) qui doit être créée par voie d'ordonnance avant le 24 avril 2022, conformément aux dispositions de la Loi d'Orientation des Mobilités.
- dans la volonté de faire accélérer la réalisation de la branche vers Dax, dont les travaux seront concomitants à ceux de la ligne nouvelle Bordeaux-Dax.

Ces acquis, obtenus au terme d'un combat engagé il y a plus de vingt ans, constituent un vrai succès pour les deux Régions, désignées cheffes de file du projet au sein des collectivités territoriales.

Sur un montant total du GPSO estimé à 14 Mds en euros courants (estimation Etat/DGITM) qui correspond aux études, travaux et aux acquisitions foncières sur la ligne nouvelle (LN) Bordeaux-Toulouse-Dax ainsi que les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) et au Nord de Toulouse (AFNT), la participation attendue des collectivités territoriales d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine est de 5,6 Mds d'euros courants sur l'ensemble du projet, dont 4,1 Mds d'euros sur la première étape, constituée des AFSB, des AFNT et de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse.

Sur le projet global du GPSO, la clé de répartition entre la Nouvelle-Aquitaine et l'Occitanie est de 44,18% pour la Nouvelle-Aquitaine et de 55,82% pour l'Occitanie.

Une fois la fiscalité additionnelle déduite, estimée à 30% de la participation des collectivités territoriales (soit 12% du coût total), la participation des collectivités territoriales est estimée à :

- pour la Nouvelle-Aquitaine : 2,474 Mds d'euros avec un reste à charge de 1,732Mds d'euros (en déduisant les ressources fiscales) ;
- pour l'Occitanie : 3,125 Mds d'euros, avec un reste à charge de 2,188 Mds d'euros.

\*\*\*

Le plan de financement du GPSO proposé par le préfet coordonnateur du projet, Etienne Guyot, a été soumis à l'examen de l'assemblée régionale lors de sa Séance plénière du 13 décembre 2021.

Les collectivités territoriales de Nouvelle-Aquitaine sollicitées aux côtés de la Région pour intégrer ce plan de financement, sont : Bordeaux Métropole, les Départements de la Gironde, du Lot-et-Garonne, des Landes et des Pyrénées Atlantiques, et les Communautés d'Agglomérations d'Agen, de Mont-de-Marsan, du Grand Dax, de Pau, et du Pays Basque.

Lors de sa session plénière du 13 décembre 2021, le Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine a approuvé ce plan de financement, et a confirmé son engagement à financer le GPSO à hauteur de 710,3 M€ dans le cadre de la parité entre l'Etat et les collectivités locales (auxquels s'ajoutent les 170 M€ du Conseil départemental de la Gironde, que celui-ci a décidé de flécher intégralement vers les infrastructures du RER métropolitain. Ces 170 M€ viendront donc en déduction de la participation de la Région sur le RER métropolitain).

La majorité des collectivités infrarégionales se sont également engagées financièrement sur le projet.

L'engagement cumulé des collectivités de Nouvelle-Aquitaine résultant des délibérations adoptées au dernier trimestre 2021 est de 1 496 M€ (fiscalité déduite), soit plus de 86% de la part demandée aux collectivités de Nouvelle-Aquitaine.

En additionnant les participations des collectivités d'Occitanie, c'est près de 95% des sommes demandées aux collectivités territoriales qui sont ainsi dès à présent sécurisées dans le plan de financement du GPSO, en sus des financements acquis de l'Etat sur la première étape (AFSB + AFNT + ligne Bordeaux-Toulouse) à hauteur de 40% et de ceux attendus de l'Europe à hauteur de 20%.

Au terme de la première série des délibérations prises par l'ensemble des collectivités néo-aquitaines, il apparaît un défaut de financement provenant de plusieurs collectivités de Nouvelle-Aquitaine, d'un montant cumulé de 235,6 M€.

Grâce à un engagement très récent (3 février 2022), postérieur aux échanges avec le Premier ministre explicités ci-après, de la communauté de communes MACS (Maremne Adour Côte-Sud), à hauteur de 10 M€, le défaut de financement est à ce jour réduit à 225,6€.

\*\*\*

Dès que toutes les collectivités ont délibéré sur le financement du GPSO, à savoir le 18 décembre 2021, la Région, constatant des défections, partielles ou totales, de certaines collectivités, a écrit au Premier ministre (le 27 décembre 2021), afin d'identifier et visiter le plus rapidement possible avec l'Etat les voies et moyens permettant de surmonter cette difficulté.

Pour mémoire, le Gouvernement est autorisé, en application de l'article 4 de la loi du 24 décembre 2019, 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 à la 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.

Le GPSO entre clairement dans la catégorie des infrastructures de transport satisfaisant ces critères.

La loi impose par ailleurs qu'un plan de financement ait été conclu pour autoriser la promulgation de cette ordonnance.

Le délai strict de deux ans plus 4 mois est imposé par la loi, et son éventuelle prorogation serait illégale.

Dans ce contexte, le Conseil d'Etat, consulté obligatoirement par le gouvernement avant de légiférer par ordonnance, exige la fourniture d'un plan de financement complet et surtout **signé avant le 15 février 2022**.

Cette condition apparaît dès lors indispensable pour sécuriser l'ordonnance créant l'EPL, et requiert que la Région Nouvelle-Aquitaine, cheffe de file du projet, garantisse à l'Etat la complétude de la part de financement attendue des collectivités de Nouvelle-Aquitaine, à savoir 1732 M€.

Par deux courriers successifs, du 6 et du 25 janvier, le Premier ministre a :

- accepté que de nouvelles collectivités participent au financement du projet et que des collectivités déjà engagées apportent des contributions supplémentaires.
- rappelé l'intangibilité de la date limite du 15 février 2022 pour finaliser définitivement le plan de financement complété ;
- garanti la concomitance de la réalisation des deux étapes du projet : AFSB + AFNT + ligne nouvelle-Bordeaux-Toulouse, d'une part, et la branche vers Dax, d'autre part.
- indiqué que pour sécuriser l'ordonnance créant l'EPL, le Conseil d'Etat requiert la fourniture d'un plan de financement signé et complet (engagements cumulés des collectivités de Nouvelle-Aquitaine à hauteur de 1732 M€) ;
- demandé à la Région, en tant que cheffe de file des collectivités territoriales de Nouvelle-Aquitaine sur le GPSO, de compenser les défections constatées des collectivités infrarégionales ;

- et validé le principe d'une affectation prioritaire des « bonnes fortunes » à la Région Nouvelle-Aquitaine, dès lors que celle-ci compense provisoirement les défections du plan de financement et en permette la signature dans les délais impartis par la loi, lui accordant ainsi un droit de préemption sur ces « bonnes fortunes ».

Ce dernier point est très important.

Il fait suite à une négociation entre la Région et l'Etat, qui dure depuis octobre 2021, sur l'ampleur de ces « bonnes fortunes » et en particulier l'affectation à l'établissement public local du surplus de péage, le taux des taxes levées au profit de l'EPL, l'accélération du calendrier du projet.

Le Président de Région s'est également rendu à la Commission Européenne à Bruxelles, le 1<sup>er</sup> février 2022, pour demander au titre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) une participation plus importante de l'Union Européenne sur les sections du projet entre Bordeaux et Dax, maillons essentiels du réseau central trans-européen de transport et du corridor atlantique reliant la péninsule ibérique au reste de l'Europe.

Le montant total des « bonnes fortunes » mobilisables est très important.

Il est estimé à 894 M€, soit 22,3 M€ / an :

- la bonne fortune fiscale, estimé à 8 M€ par an. Sur le strict périmètre de la Nouvelle-Aquitaine, ce gisement représente 3,53 M€ /an, soit 141 M€.
- L'autofinancement du projet, c'est-à-dire la part de péages ferroviaires en excédent (déduction faite des coûts d'exploitation) dont le Premier ministre a accepté de faire bénéficier l'établissement public, qui n'étaient pas prévus dans le plan de financement initial : cet autofinancement est estimé aujourd'hui à 50 M€ par an pour l'ensemble du projet, générant un gisement mobilisable de 11 M€ par an sur le périmètre de Nouvelle-Aquitaine, soit 442 M€.
- La subvention de l'UE, dans le cadre du Mécanisme de l'Interconnexion en Europe (MIE), qui pourrait passer de 20% à 30% sur la ligne Bordeaux Dax, générerait un gisement mobilisable sur le périmètre de Nouvelle-Aquitaine de 167 M€ (4,16 M€/an).
- La diminution du coût des travaux sur Bordeaux-Dax résultant d'une nouvelle accélération du calendrier, avec une mise en service de la branche vers Dax en 2034, générerait un gisement mobilisable de 144 M€ sur le périmètre de Nouvelle-Aquitaine (3,6 M€ par an).



Le tableau suivant récapitule les gisements de ces différentes « bonnes fortunes » :

M€ courants	Montant actualisé	Montant par an x 40 ans
Bonnes fortunes potentielles		
Fiscalité	141	3,5
Péages ferroviaires	442	11
UE : 30% sur Bx Dax au lieu de 20%	167	4,2
Mise en service LN Bx-Dax à 2034	144	3,6
<b>TOTAL BONNES FORTUNES POTENTIELLES</b>	<b>894</b>	<b>22,3</b>

Le montant cumulé de ces « bonnes fortunes » apparaît donc quatre fois supérieur à l'avance consentie par la Région face aux défections : 894 M€ vs 225,6 M€.

Grâce à l'accord du Premier ministre, ces recettes supplémentaires mobilisables sur le projet seront donc préemptées dès le premier euro, sur la part de financement due par les collectivités territoriales de Nouvelle-Aquitaine, par la Région Nouvelle-Aquitaine, pour rembourser son avance, à due concurrence de l'avance effective qu'elle aura consentie dans sa participation annuelle étalée sur 40 ans, et dans la limite du montant des défections constatées à ce jour, à savoir 225,6 M€.

\*\*\*

A la demande de l'Etat, pour ne pas encourir un risque d'avoir un avis défavorable du Conseil d'Etat susceptible de menacer la poursuite même du projet, et muni de la garantie apporté par le Premier ministre de bénéficier dès le premier euro, et de manière prioritaire, de ces « bonnes fortunes » mobilisables sur le projet à destination du bloc des collectivités de Nouvelle-Aquitaine, la Région accepte d'avancer les flux financiers correspondants aux annuités des parts manquantes des collectivités n'ayant pas à ce jour, partiellement ou totalement, satisfait les engagements attendus dans le plan de financement communiqués par le préfet Etienne Guyot.

Avec cette avance, qui devrait être limitée dans le temps, la contribution de la Région Nouvelle-Aquitaine au GPSO passe donc de 710,3 M€ à 935,9 M€ sur le plan de financement finalisé.

La répartition des bonnes fortunes année après année dépendra de leur survenance et devra faire l'objet de modalités de recalcul en continu des parts de chaque collectivité, en maintenant ce droit de préemption pour la Région.

A ces bonnes fortunes s'ajouteront les participations additionnelles de collectivités entrant dans le plan de financement du projet, ou abondant leur participation, à l'instar du récent engagement de la communauté de communes MACS.

Des discussions sont en cours avec d'autres collectivités territoriales de Nouvelle-Aquitaine, laissant augurer une diminution significative du montant de l'avance de la Région Nouvelle-Aquitaine.

Le tableau ci-dessous récapitule les principaux chiffres permettant de mesurer l'engagement financier de la Région :

M€ courants	Montant actualisé (€ courants)	Montant par an (sur 40 ans)
Part paiement Région		
Part correspondant au plan de financement de décembre 2021	710,3	17,76
Montant cumulé des défections des collectivités de Nouvelle-Aquitaine	225,6	5,64
TOTAL Part Région avec l'avance couvrant temporairement les défections	935,9	23,4
« Bonnes fortunes » potentielles	894	22,3

\*\*\*

Enfin, il convient d'ajouter à cette participation le montant de 170 M€ (fiscalité déduite) que le Conseil départemental de la Gironde a décidé en novembre 2021 de flécher sur les infrastructures du RER métropolitain et de la ligne du Verdon, montant qui procurera une économie immédiate sur les charges d'investissement que la Région prévoit de dédier sur ces projets.

Pour assurer la neutralité financière globale de ce nouveau partenariat avec le Conseil départemental de la Gironde sur le RER métropolitain, dont la participation de 170 M€ n'était ni prévue ni attendue à l'origine, la Région Nouvelle-Aquitaine prend donc à sa charge les 170 M€ du Conseil départemental de la Gironde sur GPSO.

Une convention de financement avec le département de la Gironde et la métropole de Bordeaux, autre partenaire du RER métropolitain, sera présentée à une prochaine session plénière de la Région Nouvelle-Aquitaine pour valider la nouvelle « feuille de route » du RER métropolitain, et actera l'engagement financier du département de la Gironde, à hauteur de 170 M€, qui constituera la contrepartie et la garantie de l'engagement supplémentaire de la Région Nouvelle-Aquitaine à hauteur du même montant sur le GPSO.

L'avance temporaire consentie par la Région sera ajoutée dans le plan de financement final, dont le Conseil d'Etat demande la signature au plus tard le 15 février prochain, ainsi que dans la convention de financement qui sera signée après la création de l'EPL.

Tous ces ajustements seront réglés par le Conseil de surveillance et le directoire de l'établissement public local GPSO.

\*\*\*

Au-delà des missions d'ingénierie financière portées par l'établissement public local, celui-ci se verra confier des missions complémentaires au service des territoires.

Ainsi, il aura rôle d'expert auprès du comité de pilotage et d'auditeur à la demande de ce même comité.

Il pourra également, au-delà du périmètre de l'opération, mener des missions d'ingénierie relatives aux projets de développement territorial connexes au Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest.

Il veillera également tout particulièrement à la bonne conduite du projet, notamment sur les aspects permettant de réduire ses impacts sur l'environnement. A cet effet, la Région veillera à ce qu'un Observatoire de la biodiversité soit mis en place dès le démarrage du projet, afin d'anticiper au maximum les mesures d'évitement et de compensation.

**Après en avoir délibéré,**

**Le CONSEIL REGIONAL décide :**

- **D'ENGAGER** la Région à prendre à sa charge la participation de 170 M€ demandée au Conseil Départemental de Gironde sur GPSO, conditionnée au financement à la même hauteur du Département sur le projet du RER métropolitain,
- **D'ENGAGER** la Région à faire l'avance des participations des collectivités infra-régionales de Nouvelle-Aquitaine manquant au plan de financement du GPSO, si celles-ci ne sont pas couvertes par les bonnes fortunes mobilisables sur le projet. Le montant de cette avance n'excédera pas le montant des défections constatées à la date du 7 février 2022, à savoir 225,6 M€ (5,64 M€ par an en moyenne), venant s'ajouter au financement voté le 13 décembre 2021,
- **DE DEMANDER AU PRESIDENT** de veiller à faire inscrire dans le plan de financement du GPSO l'affectation prioritaire à la Région, dès le premier euro, des bonnes fortunes aux fins de financement des engagements manquants des collectivités infra-régionales, avant de répartir les bonnes fortunes selon la part revenant à chaque financeur,
- **D'AUTORISER** le Président à adapter en conséquence le plan de financement du Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO) et à le signer.

Décision de l'assemblée plénière :

Le Président du Conseil Régional,

ALAIN ROUSSET



RÉGION  
**Nouvelle-  
Aquitaine**

**Le Président**

**Monsieur Jean CASTEX  
Premier Ministre  
Hôtel de Matignon  
57, rue de Varenne  
75700 PARIS**

Bordeaux, le **27 DEC. 2021**

Monsieur le Premier Ministre,

Depuis plusieurs mois, la Région Nouvelle-Aquitaine œuvre aux côtés du Préfet coordonnateur Etienne GUYOT pour élaborer le plan de financement du Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO), et réunir la somme de 1 732 M€ (fiscalité déduite) auprès des collectivités territoriales de Nouvelle-Aquitaine identifiées comme les plus concernées.

Malgré un calendrier de négociations resserré, imposé par le délai légal de création du futur établissement public local, la majorité des collectivités ont accepté de financer le projet, parfois par le biais d'un portage de la Région, qui s'élève à plus de 41% de la part des collectivités.

Ainsi je me réjouis que nous ayons pu réunir à cette date un engagement cumulé de près de 1 496 M€ (fiscalité déduite), soit plus de 86% de la part demandée aux collectivités de Nouvelle-Aquitaine.

Si on additionne avec les participations des collectivités d'Occitanie, c'est près de 95% des sommes demandées aux collectivités territoriales qui apparaissent ainsi dès à présent sécurisées.

Plusieurs collectivités ont exprimé leur volonté de flécher leur participation, en tout ou partie, non pas sur le GPSO, mais sur des opérations de modernisation du réseau existant. C'est le cas du département de la Gironde, qui a voté 170 M€ en faveur d'infrastructures nécessaires à la mise en service d'un service express métropolitain à l'échelle de la Gironde, et du département des Pyrénées-Atlantiques, qui a fléché 16 M€ (sur les 70 M€ votés) sur l'amélioration des lignes Dax-Hendaye et Dax-Pau. Cela pourra se traduire par une diminution de la part de la Région sur ces opérations et un abondement à due proportion sur le GPSO, mais aussi éventuellement de la part de l'Etat sur le Pays Basque, puisqu'il y s'agit de ligne structurantes. Votre accord de principe serait nécessaire pour acter les modifications de la maquette financière qui en résulteront.

Compte tenu de tous ces éléments, le financement de la première étape vers Toulouse (ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, AFSB, AFNT) m'apparaît pleinement assuré.

Concernant la seconde étape vers Dax (ligne nouvelle Sud-Gironde - Dax), les collectivités se sont engagées très fortement. Je souhaite au passage confirmer mon souhait que GPSO puisse garantir la gare de Dax comme hub de grande vitesse entre Bordeaux et Pau d'une part, et la métropole basque d'autre part.

S'agissant de cette branche à Dax, il restera à consolider l'engagement de l'Etat dans la prochaine loi de programmation pluriannuelle des finances publiques, dans un calendrier optimisé permettant la concomitance des deux branches. Il conviendra également de compléter les engagements des collectivités de Nouvelle-Aquitaine. Certains Présidents de collectivités, qui n'avaient pas été sollicités en première instance, mais qui vont néanmoins bénéficier du projet, m'ont exprimé leur souhait de soutenir financièrement le projet, à la faveur de délibérations du mois de janvier ou février.

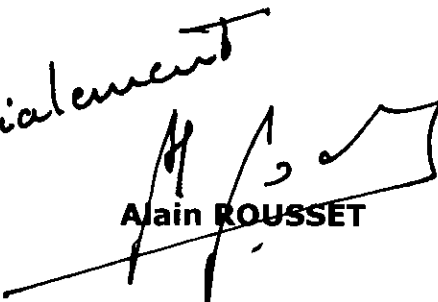
Je ne doute pas qu'au vu des enjeux sur le développement de la grande vitesse dans le grand Sud-Ouest du pays, du fret et des TER toulousains et bordelais liés à cette infrastructure, dans un contexte où les projets favorisant la transition climatique doivent être accélérés pour répondre à l'urgence du réchauffement climatique, le Conseil d'Orientation des infrastructures exprime un avis favorable sur ce calendrier permettant la concomitance des deux étapes, à Toulouse et à Dax. Ce calendrier, permettant d'envisager une mise en service des deux branches à l'horizon 2034, réduirait le coût de l'opération en euros courants, ce qui amoindrirait voire neutraliserait les déficiences actuellement constatées sur le financement des collectivités. La bonne fortune que constituera la part de péage dédié à compléter le financement de l'infrastructure devra elle aussi prioritairement combler les déficiences constatées.

Ainsi, il m'apparaît cohérent de considérer, dès aujourd'hui, le caractère unitaire du Grand Projet Sud-Ouest, qui comprend non seulement la grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse, non seulement l'amélioration des nœuds ferroviaires des deux métropoles, mais aussi la construction d'un axe atlantique pour la grande vitesse et le fret ferroviaire, vers l'Espagne, stratégique du point de vue de l'Union Européenne et de nature à garantir son engagement à un haut niveau de participation.

\*\*\*

Je me réjouis de ce que les incertitudes qui subsistent encore à ce jour pourront donc se réduire dans l'année 2022, à la faveur de l'engagement de l'ensemble des pouvoirs publics dans la mise en place du plan de financement de GPSO, en faveur de la création de l'établissement public local dont dispose la loi d'orientation sur les mobilités.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Premier Ministre, l'expression de ma haute considération.

*Très cordialement*  
  
Alain ROUSSET

*Le Premier Ministre*

Paris, le - 6 JAN. 2022

Monsieur le Président, *ou Alain,*

Je vous remercie de votre courrier du 27 décembre, qui fait état des avancées réalisées ces derniers mois, accompagnées par le préfet coordonnateur et les services de l'État, sur le Grand Projet Sud-Ouest (GPSO). Je me réjouis que les collectivités aient réuni 94% de leur part de financement, net de la fiscalité envisagée, en sus des financements acquis de l'Etat à hauteur de 40% et de ceux attendus de l'Europe à hauteur de 20%.

Pour autant, comme vous le savez, je compte présenter au Conseil des ministres d'ici au mois de mars l'ordonnance constitutive de l'Établissement Public Local (EPL), société de financement du GPSO, de manière à permettre sa publication avant la fin du premier trimestre 2022, conformément à mes engagements et aux dispositions de la Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM). Le Conseil d'Etat a d'ores et déjà été saisi du projet d'ordonnance.

Or, selon l'article 4 de la LOM, le plan de financement reste une condition nécessaire à la constitution de cet EPL. Il convient donc que le tour de table relatif à l'ensemble de la première phase de GPSO, pour la partie qui concerne les collectivités locales, puisse être maintenant complété. C'est dans cet objectif que le préfet coordonnateur a appelé les collectivités territoriales à lui faire des propositions dans les meilleurs délais.

Si je vous fais part de mon accord sur les opérations de compensation entre collectivités territoriales prévues à l'intérieur du périmètre de participation des collectivités locales, des engagements financiers complémentaires sont nécessaires. La sollicitation, à votre initiative, de nouveaux entrants dans le « tour de table » ou la contribution supplémentaire de collectivités déjà sollicitées sont effectivement des pistes à explorer. Ces engagements devront, au vu des contraintes du calendrier fixé par la loi, se manifester par des délibérations votées avant la fin du mois de janvier.

Ces contributions complémentaires devront permettre de combler le déficit de financement de la « part collectivités » que vous constatez à hauteur de 235,5 millions d'euros, en dépit de l'implication forte du Conseil régional que je salue.

Monsieur Alain ROUSSET  
Président de la Région Nouvelle-Aquitaine  
Hôtel de Région  
14, rue François de Sourdis  
CS 81383  
33077 BORDEAUX CEDEX


Je peux également vous confirmer qu'une programmation qui permettra la réalisation de la deuxième phase de GPSO de façon continue avec la première, a d'ores et déjà été présentée au Conseil d'orientation des infrastructures (COI) à Bordeaux le 18 novembre dernier, et, pourra donc l'être, par la suite, au Parlement. Une nouvelle réunion est prévue le 14 janvier entre le COI et le préfet coordonnateur.

Concernant par ailleurs le cas particulier de la gare centrale de Dax, je vous rejoins sur sa vocation de « hub grande vitesse ». Je note toutefois que la Communauté d'agglomération du Grand Dax, dont les habitants sont pourtant particulièrement concernés par l'arrivée de la LGV, s'est prononcée par délibération du 14 décembre dernier contre sa participation au financement du projet et ne semble pas, par conséquent, accorder de l'importance à la perspective de ce hub à grande vitesse.

Enfin, je suis convaincu que la création de l'EPL sera une étape décisive pour la maîtrise des enjeux de financement que vous évoquez.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes salutations les meilleures,

*Avec mes vœux de bonne et heureuse année  
Bonne nuit*

  
Jean CASTEX

Copie :

Madame Carole DELGA, Présidente de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée

*Le Premier Ministre*

Paris, le 25 JAN. 2022

Monsieur le Président, *de Alain*

Ainsi que je vous l'indiquais dans mon courrier du 6 janvier dernier relatif au Grand Projet Sud-Ouest (GPSO) et à son financement, il convient que le plan de financement du GPSO soit signé d'ici au 15 février prochain afin de rendre effective la création de l'Etablissement Public Local Société du Grand Projet Sud-Ouest, avant le 23 avril prochain.

Suite aux démarches que vous avez engagées pour recueillir les engagements financiers des collectivités de votre région et boucler le plan de financement du projet sur les bases que nous avons ensemble déterminées, il apparaît à ce stade un manque à gagner prévisionnel (net de la fiscalité envisagée) de l'ordre de 150 millions sur la contribution attendue des collectivités de Nouvelle-Aquitaine.

Afin de pouvoir présenter au Conseil d'Etat, dans des délais désormais très contraints, un plan de financement complet et validé en accompagnement du projet d'ordonnance de création de l'EPL, la solution la plus appropriée est que la Région Nouvelle-Aquitaine puisse faire l'avance de la part des collectivités locales de votre région qui n'ont pas répondu - partiellement ou totalement- au plan de financement envoyé par le Préfet coordonnateur.

Pour vous permettre de présenter une délibération à la prochaine session du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, je souhaite, en accord avec la Présidente de la Région Occitanie, vous apporter les garanties suivantes.

Nous organiserons l'adaptation du plan de financement de façon à ce que la part, qui revient aux collectivités de Nouvelle-Aquitaine, des bonnes fortunes que pourront constituer, d'une part, la part de péage susceptible de compléter le financement de GPSO (au sens de l'article 4 du plan de financement) et, d'autre part, les recettes fiscales additionnelles qui pourraient être votées au-delà de la déduction prévisionnelle de 30% des contributions budgétaires des collectivités (au sens des articles 3 et 6 du plan de financement), puisse prioritairement venir combler les déficiences des collectivités de Nouvelle-Aquitaine qui seront constatées au moment de la signature du plan de financement définitif.

Monsieur Alain ROUSSET  
Président de la Région Nouvelle-Aquitaine  
Hôtel de Région  
14, rue François de Sourdis  
CS 81383  
33077 BORDEAUX CEDEX



Si elles sont constatées, ces sommes seront donc comptabilisées de façon à compenser, au bénéfice de la Région Nouvelle-Aquitaine, les avances budgétaires qu'elle aura pu être amenée à voter, du fait de ces défections, au-delà de sa contribution de 710,3 millions d'euros nets prévue dans le plan de financement de référence (hors prise en compte des compensations).

En vous remerciant de votre engagement dans la mise en œuvre de ce projet essentiel pour le Grand Sud-Ouest, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes salutations les meilleures.

*et les plus cordiales*



Jean CASTEX