

PROTOCOLE D'ACCORD RELATIF AU PROJET DE LIGNE NOUVELLE DU SUD-OUEST

ENTRE :

L'État, représenté par le Premier ministre,

ET :

Les régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine, représentées par leurs Présidents,

Les départements de Haute-Garonne et des Landes, représentés par leurs Présidents ou leurs conseillers,

Les métropoles de Toulouse et de Bordeaux, représentées par leurs Présidents,

Représentant les membres du bureau de la société du Grand Projet du Sud-Ouest (SGPSO), (ci-après « les Collectivités »)

Ci-après dénommés ensemble « les Parties »

PRÉAMBULE

L'Etat et les Collectivités sont pleinement mobilisés depuis plusieurs années en vue de développer le réseau ferroviaire à grande vitesse dans le Sud-ouest de la France et arrimer ce territoire au réseau ferroviaire européen dont il constitue un maillage essentiel. La mise en service de Tours-Bordeaux en 2017 a constitué une première réussite de cette ambition, démontrant l'appétence des français pour cette solution de transport décarboné et dépassant largement les estimations de croissance du trafic initiales.

La signature du plan de financement du projet GPSO dans son ensemble le 15 février 2022 et le démarrage des travaux au nord de Toulouse et au sud de Bordeaux en 2024 témoignent de la continuité de ce projet dont l'importance est partagée par les partenaires locaux, nationaux et européens comme en témoignent les engagements réitérés de l'UE à financer ce projet dans le cadre du Mécanisme Européen d'Interconnexion (MIE).

Cette mobilisation s'inscrit dans un contexte marqué par des dynamiques démographiques dans les territoires concernés parmi les plus soutenues dans le contexte national, générant des besoins accrus en matière de mobilité, et ceci alors que les trois quarts de la population française encore située à plus de quatre heures de Paris en train résident en Nouvelle Aquitaine et en Occitanie.

Les Parties réaffirment leur attachement à la réalisation de la ligne nouvelle du Sud-Ouest, comprenant les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux, au Nord de Toulouse et les lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax. Ce projet est structurant pour l'aménagement du territoire, la transition écologique et le développement économique. Il contribue à renforcer l'attractivité des territoires en permettant, d'une part une liaison ferroviaire sans arrêt entre Paris et Toulouse en 3h10, et d'autre part le renforcement des liaisons ferroviaires du quotidien sur les étoiles bordelaise et toulousaine. Il participe aussi à soutenir la création d'emplois directs et indirects, et à améliorer les conditions d'accès aux bassins d'emploi. Il offre des alternatives durables en matière de mobilité, contribuant ainsi à la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Le plan de financement de 2022 organisait la répartition des financements des différentes parties prenantes pour l'ensemble du projet.

Dans la continuité du plan de financement, et au regard des actualisations techniques et économiques intervenues depuis, les Parties souhaitent, par le présent protocole, acter des orientations communes et des engagements de principe en vue de la conclusion d'un avenant au plan de financement.

ARTICLE 1 – CALENDRIER

Les Parties souhaitent engager de manière irréversible la réalisation du projet dès 2026.

A ce titre, il est notamment prévu de poursuivre en 2026, pour la branche Bordeaux-Toulouse, les acquisitions foncières, les études et les premiers travaux liés aux raccordements ou aux déviations de réseaux, ou encore les études et travaux liés aux mesures compensatoires environnementales. En parallèle, les Parties s'engagent à ce que la procédure d'attribution des contrats soit amorcée avant la fin de l'année 2026.

Pour la branche Bordeaux-Dax, les années 2026 et 2027 seront marquées par la poursuite des études et des étapes nécessaires (dont des acquisitions foncières, les études liées à la préparation du DCE et aux autorisations environnementales) à la mise en œuvre de la section Sud-Gironde Dax dans la continuité de Bordeaux-Toulouse.

La réalisation du projet s'organisera ensuite selon un phasage opérationnel ambitieux : travaux de génie civil (terrassements, ouvrages d'art), déploiement des équipements ferroviaires (voies, signalisation, systèmes), puis des phases d'essais, préalablement à la mise en service commercial.

Le calendrier détaillé sera précisé dans l'avenant au plan de financement.

L'Etat comme les collectivités partenaires chercheront avec SNCF Réseau, les voies pour optimiser le calendrier de réalisation de Bordeaux-Toulouse et de Bordeaux-Dax.

Ce calendrier devra sécuriser la conduite du projet tout en donnant de la visibilité aux territoires, aux acteurs économiques et aux partenaires financiers.

ARTICLE 2 – ACTUALISATION DU COÛT ET DES PROVISIONS POUR RISQUES

Les objectifs du présent protocole et les fonctionnalités du projet sont identiques à ceux du plan de financement de 2022.

En revanche, l'estimation financière doit être actualisée afin de tenir compte des évolutions intervenues depuis lors, notamment en matière de réglementation et de normes (renforcement des exigences de sûreté, procédures juridiques en cours, exigences environnementales du chantier etc.).

Les provisionnements des risques doivent être ajustés afin de prendre en compte les préconisations de la Cour des Comptes formulées sur d'autres grands projets d'infrastructures. Des premières estimations provisoires réalisées par SNCF Réseau conduiraient à une hausse de 1,5 milliard € dont près de 50% de provisions pour risques.

Ce chiffrage, indicatif à ce stade, fera l'objet d'une contre-expertise sous un mois par les services administratifs de l'État et des Collectivités.

Les Parties conviennent de tirer les conséquences de cette évolution dans le cadre d'un avenant au plan de financement.

ARTICLE 3 – ENGAGEMENTS DE L'ETAT ET DES COLLECTIVITES POUR 2026 ET PERSPECTIVE POUR 2027

L'État et les collectivités réitèrent leur engagement financier en faveur du financement du projet, en l'adaptant aux coûts actualisés.

L'État s'engage à inscrire, pour l'axe Bordeaux-Toulouse les autorisations d'engagement nécessaires en 2026 et 2027 pour procéder aux étapes décrites ci-dessus. Plus spécifiquement, l'État engagera 410 M€ d'ici 2027, sans préjudice de ce que l'Etat s'est engagé à affecter au projet LNMP par ailleurs. Ces crédits sont répartis comme suit : 150 M€ en 2026, et 260 M€ en 2027.

Les collectivités s'engagent à financer 260 M€ en 2026 et 150 M€ en 2027, par l'intermédiaire de la SGPSO, afin de s'adapter aux capacités de financement de l'Etat et assurer les besoins de SNCF Réseau jusqu'à la phase de lancement des contrats de travaux.

Les Parties prennent acte des engagements de la Commission européenne à financer, hors acquisitions foncières, jusqu'à 20 % des dépenses éligibles liées à la réalisation du projet (50% sur Bordeaux-Dax). Le projet entrant désormais dans une phase de réalisation, les Parties conviennent, avec le maître d'ouvrage SNCF Réseau, de lancer dès à présent les dossiers de demande de subvention au titre de l'enveloppe générale du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) pour la période 2028-2034.

Les clés de répartition du financement, prévue initialement dans le plan de financement de 2022, sont ainsi conservées : État (40%), Collectivités territoriales (40%), Europe (hypothèse sur le projet global) : 20%.

Les Parties confirment la possibilité d'un ajustement des contributions de l'ensemble des financeurs à due concurrence dans le cas où le montant de la contribution de l'Union européenne serait inférieur à celui prévu initialement sur le projet ou décalé temporellement.

ARTICLE 4 – SUITES À DONNER

Les Parties conviennent d'engager immédiatement la formalisation d'un avenant au plan de financement de 2022, intégrant les éléments du présent protocole.

L'État s'engage à mobiliser les financements nécessaires pour 2026, notamment lors d'un conseil d'administration de l'Agence Française de Financement des Infrastructures de France (AFITF).

Les Parties s'engagent à assurer un suivi régulier de la mise en œuvre des engagements pris.

ARTICLE 5 – MODE DE REALISATION

Les collectivités privilégient un montage de conception-réalisation (COREA). Néanmoins, l'Etat souhaite examiner un éventuel montage alternatif et se prononcera, dans un délai d'un mois maximum, sur le mode de réalisation de la ligne nouvelle. À cette fin, il est convenu que le coût et l'intérêt comparé des différentes alternatives feront l'objet d'analyses complémentaires permettant une décision dans ce délai.

Dans ce cadre, les collectivités partenaires seront consultées sur les différents montages envisagés, notamment dans le cas où elles souhaiteraient être associées à la gouvernance.

ARTICLE 6 – PORTÉE DU PROTOCOLE

Le présent protocole exprime un engagement politique irréversible des Parties, ayant vocation à se traduire en conventions et avenants ultérieurs.

SIGNATURES

Fait à Toulouse, le 7 mai 2026

Pour l'État

Le Premier ministre
Sébastien Lecornu

Pour les Régions et Collectivités

La présidente de la Région Occitanie
Carole Delga

Le président de la Région Nouvelle-Aquitaine
Alain Rousset

Le président du Conseil départemental de Haute Garonne
Sébastien Vincini

Le président du Conseil départemental des Landes
Représenté par Frédéric Dutin, conseiller départemental

Le président de la métropole de Toulouse
Jean-Luc Moudenc

Le président de Bordeaux métropole

Thomas Cazenave