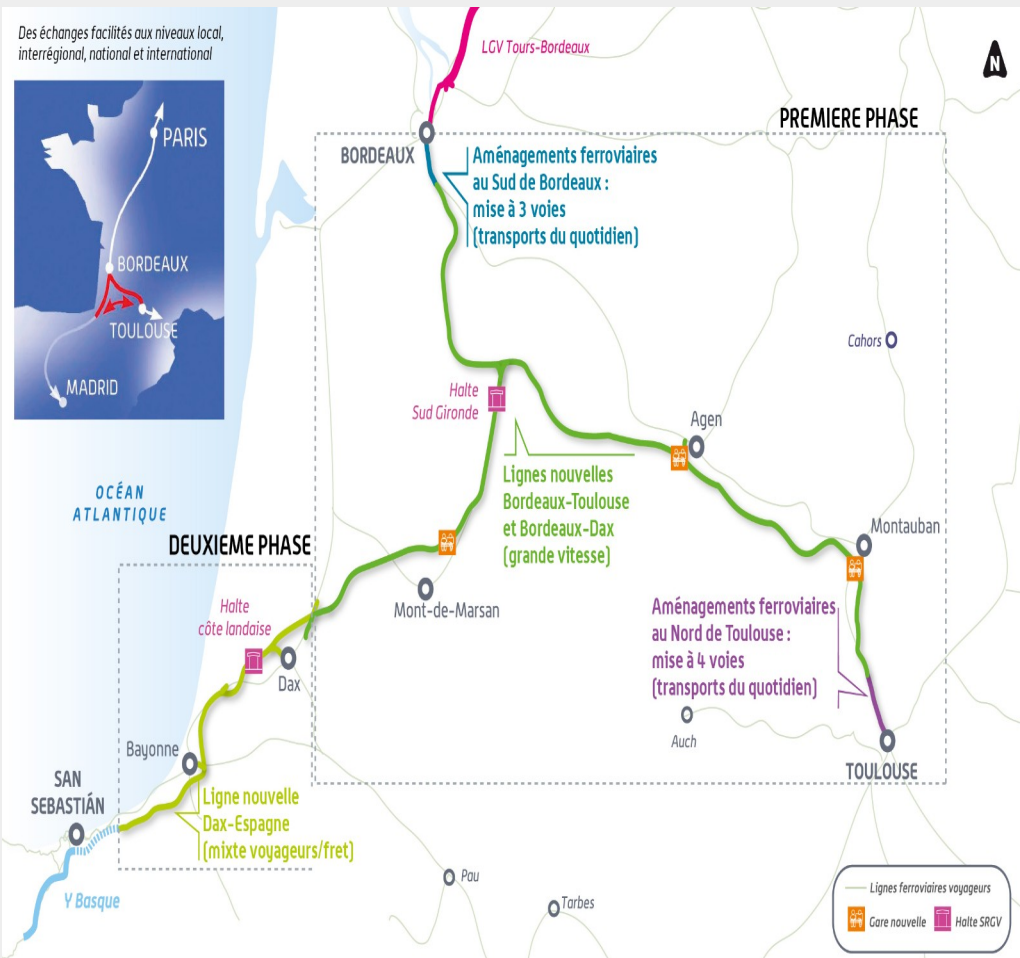
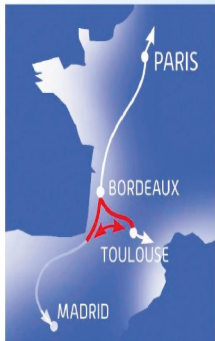


Point d'avancement du projet de LGV GPSO

Les opérations déclarées d'utilité publique

Des échanges facilités aux niveaux local, interrégional, national et international



Phase 1 du GPSO

LN Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax (327 km)

grande vitesse (320 km/h) + 3 gares nouvelles et une halte

DUP
03/06/2016

AFSB (12 km)

transports du quotidien

DUP
25/11/2015
prorogée le
26/09/2022

AFNT (19 km)

transports du quotidien

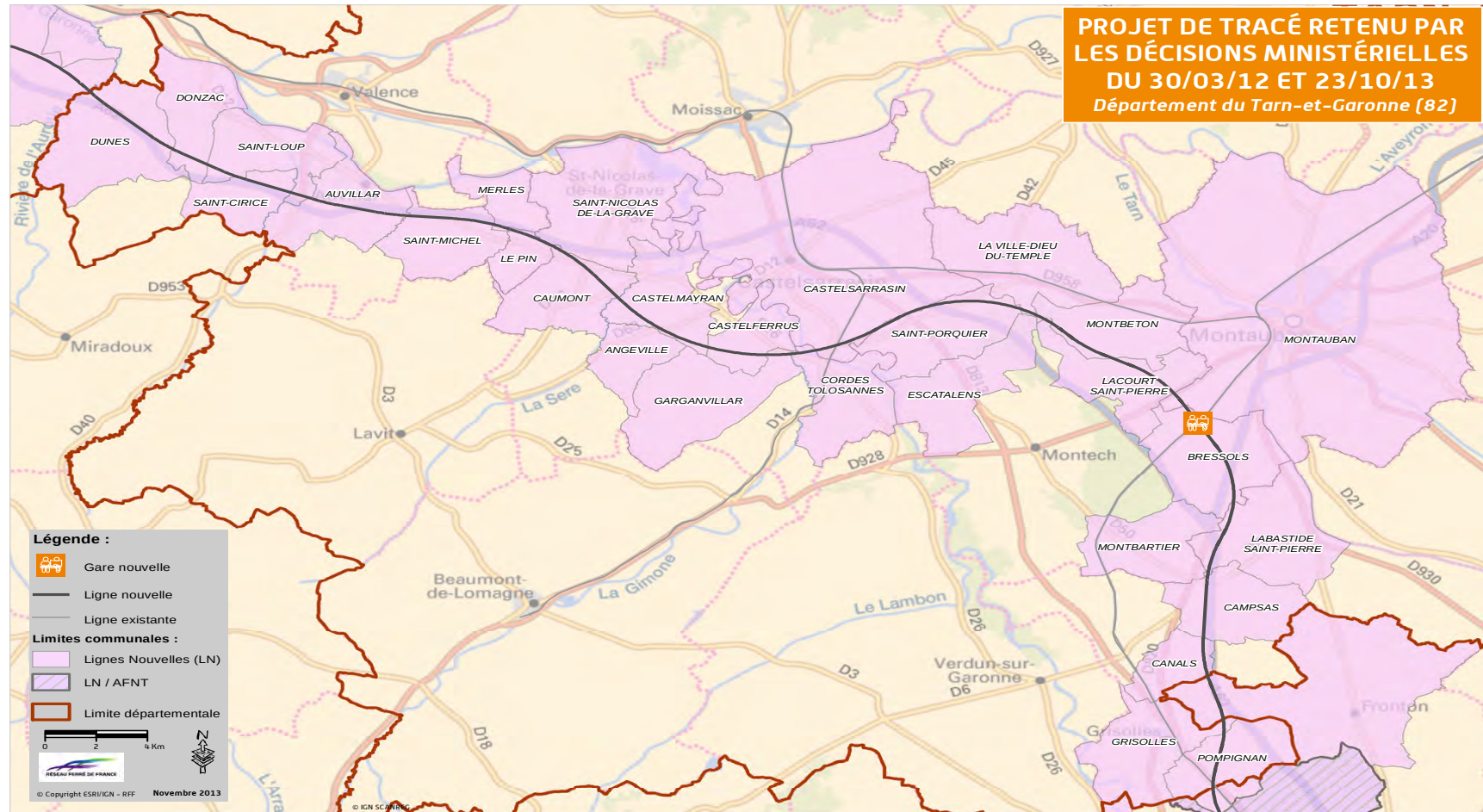
DUP
04/01/2016
prorogée le
29/08/2022

Phase 2 du GPSO

LN Dax-Espagne (91 km)

Voyageurs + fret

Le tracé en Tarn-&Garonne

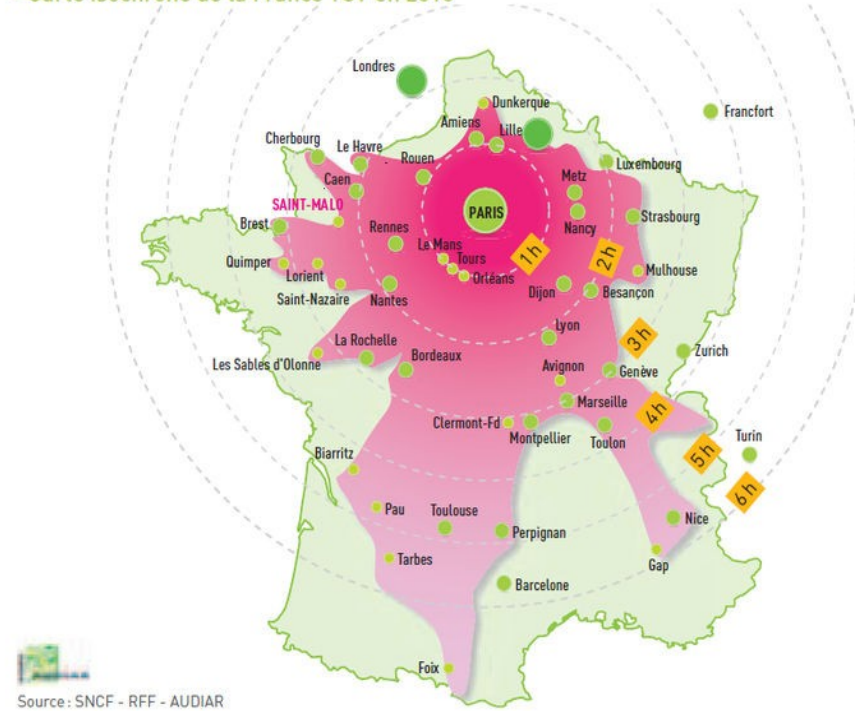


Les gains attendus

Un projet qui s'inscrit dans le sens de l'histoire avec des gains économiques, environnementaux et sociaux

- rattrapage de l'égalité territoriale
- gain de temps sur la grande vitesse
- amélioration du trafic des trains quotidiens
- décarbonage des transports
- attractivité économique : +10000 emplois
- levier de fiscalité locale

• Carte isochrone de la France TGV en 2015



Coût et financement du GPSO

- **Coût estimé à 14 Md € (2020)**

PHASE 1 : 10,3 Milliards d'€	
LN Bordeaux-Toulouse	6,30 Md€
Sud Gironde - Dax	2,50 Md€
AFSB	0,77 Md€
AFNT	0,72 Md€
S/T	10,3 Md€
PHASE 2 : 3,7 Milliards d'€	
LN Dax-Espagne	3,7 Md€
TOTAL	14,0 Md€

- **Financement tripartite**

PHASE 1 : 10,3 Mds €

État	4,1 Mds €	40 %
Collectivités locales (Sté du GPSO)	4,1 Mds €	40 %
Union européenne	2,1 Mds €	20 %

- Part du Conseil départemental de Tarn-&-Garonne : **84,9 millions d'€ sur 40 ans (fiscalité additionnelle déduite)**
- Part du Grand Montauban : **26,4 M€ sur 40 ans (fiscalité additionnelle déduite)**

La société du GPSO

- **Loi LOM du 26 décembre 2019** permet la création par voie d'ordonnance d'établissements publics locaux (EPL) disposant de ressources fiscales dédiées pour financer les grands projets d'infrastructures
- **Ordonnance n° 2022-307 du 2 mars 2022 relative à la société du GPSO**
- ***La Société du GPSO réunit les 25 collectivités territoriales d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine qui apporteront une participation financière de 40 % au grand chantier de 14 milliards d'euros, soit 5,6 milliards lissés sur quarante ans.***
- Elle a pour mission de contribuer au financement de l'infrastructure ferroviaire dénommée «Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest». Elle gère la participation financière des collectivités territoriales et groupements de collectivités territoriales au financement de la future LGV

La fiscalité additionnelle

- **La taxe spéciale d'équipement (TSE)**

- adoptée par la LFI 2022 (art. 106), la TSE s'appliquera à **compter du 1^{er} janvier 2023**
- elle permettra à la **Société du GPSO de collecter 960 millions d'euros sur 40 ans (24 M€/an)**
- elle concerne les personnes physiques ou morales qui sont déjà assujetties à la taxe foncière (propriétés bâties et non bâties), à la taxe d'habitation sur les résidences secondaires et autres locaux meublés non affectés à l'habitation principale ainsi que les entreprises qui paient la cotisation foncière des entreprises et qui sont situées à moins de 60 mn en voiture d'une gare desservie par la future ligne à grande vitesse
- les personnes et entreprises concernées verront apparaître à partir de janvier 2023 une ligne supplémentaire « TSE » sur leur feuille d'impôts locaux
- la liste des communes concernées sera arrêtée et publiée par la direction des finances publiques
- il existe un risque de double imposition (indue) dans les communes qui se situent dans les isochrones de deux gares LGV

- **La création potentielle d'une nouvelle taxe additionnelle en 2023/2024**

- objectif : collecter 38 millions d'€ supplémentaires/an sur 40 ans afin de parvenir à 30 % de la part des collectivités locales

État d'avancement du calendrier prévisionnel

Principales étapes d'une opération d'aménagement public



La phase pré-opérationnelle 2022-2024

Trois conventions financières seront signées prochainement entre l'État, l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), la Société du GPSO, SNCF-Réseau et SNCF-Gares&Connexions pour un montant total **de 67,474 millions d'euros**.

Ces conventions permettront notamment de démarrer les phases pré-opérationnelles du projet :

- **LN Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax : deuxième tranche APD d'un montant de 58 M€ HT** avec un volet foncier (33 M€) et un volet études (25 M€)
- **Gares&Connexions** : études préliminaires futures gares d'un montant de **3,974 M€ HT**
- **AFNT** : première tranche de travaux préparatoires et d'acquisitions foncières du projet d'aménagements ferroviaires au nord de Toulouse à hauteur **de 5,5 M€ HT**.

La phase pré-opérationnelle 2022-2024

- **Les prochaines étapes LN avant le lancement des travaux principaux :**
 - conception finale du projet
 - poursuite de l'action foncière
 - interventions sur le terrain (campagnes géotechniques/milieus naturels, archéologie préventive à partir de 2023)
 - mesures d'accompagnement (AFAFE, aménagements relevant du CD82) à partir de 2023
 - procédures complémentaires avec de nouvelles enquêtes auprès du public (AEnv, enquêtes parcellaires) à l'issue des études détaillées
 - choix du montage juridico-financier (marché public maîtrise d'ouvrage) fin 2022

Avancement de l'action foncière au 15/09/2022

	Gironde	Lot-&-Garonne	Tarn-&-Garonne	Haute-Garonne	Landes	Total
Bâti total	14	146	128	15	33	336
Bâti acquis	1	43	43	6	4	97
En cours	-	5	8	-	3	17
Emprise agricole	50 ha	388 ha	655 ha	68 ha	73 ha	1234 ha
Stock SAFER	-	168 ha	272 ha	-	19 ha	459 ha
Emprise boisée	1251 ha	476 ha	89 ha	5 ha	1032 ha	2853 ha

Phase pré-opérationnelle gares LGV

Lancement des études en 2023 pour la réalisation des 3 futures gares LGV et la halte Sud Gironde

- signature du CFI Gares&Connexions d'un montant de 3,974 M€ afin de financer les études de la halte et des 3 gares nouvelles
- planning cible :

Janvier à septembre 2023	Concertations avec les acteurs et les partenaires
Octobre à décembre 2023	Élaboration du programme et validation
Janvier à juin 2024	Conception de 2 à 3 scénarii par gare, sélection d'un scénario
Juillet à décembre 2024	Étude, conception et chiffrage complet du scénario retenu

Impact des travaux sur la circulation des trains

Impact des seuls travaux AFNT et AFSB sur la circulation des trains entre 2023 et 2032

*** 2023 (phase préparatoire)**

Les besoins en limitations de vitesse pour les projets AFNT et AFSB seront d'environ 5 min du fait des travaux préparatoires, notamment pour les déviations de réseaux impliquant des travaux sous voie. En dehors des Opérations Coup de Poing (OCP), il n'y aura pas de suppression de train mais des décalages horaires de l'ordre de quelques minutes.

*** 2024 (année de transition)**

Les travaux principaux AFNT et AFSB démarreront en 2024 qui sera une année de transition. En principe, et en dehors des Opérations Coup de Poing (OCP), il ne devrait donc pas y avoir de suppression de train mais des décalages horaires plus importants.

Les travaux seront réduits durant la période des Jeux Olympiques PARIS 2024 du fait des besoins d'acheminement important.

Impact des travaux sur la circulation des trains

PRINCIPAUX IMPACTS VOYAGEURS 2025 - 2032

	TGV/OUIGO	TET/Intercités	TER NA	TER Occitanie
Allongement maximum du temps de parcours	20 min sur Paris - Toulouse	16 min sur BDX - MRS 10 min sur Paris-Toulouse	10 min sur Bordeaux-Agen	10 min sur Toulouse-Montauban/Agen/Brive
Nb de trains décalés / jour avec limitations de vitesse	14 trains avec l'allongement du temps de parcours	20 trains avec l'allongement du temps de parcours	23 décalés jusqu'à 13 min	18 décalés jusqu'à 17 min 3 sur-stationnements < 10'
Impact supplémentaires lié au décalage de certains TGV et OUIGO	Décadencement de l'axe Paris – Bordeaux Dégradation de l'équilibre TGV/OUIGO Changements d'horaires dans les gares de passage	Sur-stationnement de 14 min d'un train	8 TER décalés jusqu'à 26 min	5 TER décalés jusqu'à 8 min et 1 sur-stationnement de 12 min
Autres impacts	Perte de correspondance entre TGV Paris-Bordeaux et TET Bordeaux-Marseille	Créations des trains de nuit Paris – Cerbère et Paris – Lourdes – Tarbes Réduction de la circulation du train de nuit Occitan Perte de correspondance TET BDX-MRS et BDX-NTS		
	Adaptation des plans transports durant les périodes d'interruptions de la circulation du fait des 68 opérations coups de poing (OCP) et des 3 fermetures exceptionnelles			
	Adaptation des organisations industrielles			