



Communiqué de presse,
Le 21 janvier 2026

Ligne Nouvelle du Sud-Ouest : le financement public est l'option la plus responsable et économique

L'État s'est engagé dans le financement du projet de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (LNSO) dans le cadre d'un plan de financement partagé du 18 février 2022.

Cet engagement a donné lieu à la signature de plusieurs conventions de financement - dont la dernière date du 8 septembre 2025 – à hauteur cumulée de 2,5 milliards d'euros. Faisant suite à la conférence Ambition France Transports, la Société du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (SGPSO), a fait des propositions, en particulier au Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), pour accompagner la mise en œuvre des engagements financiers de l'État dans un contexte budgétaire contraint.

Cet établissement public local chargé du financement de la LNSO par 24 collectivités territoriales, a commandé des analyses financières comparatives.

La SGPSO a souhaité disposer d'éléments comparables et indépendants afin d'éclairer les choix financiers à venir, dans un souci de responsabilité et de soutenabilité des investissements publics.

Au regard des résultats, la SGPSO recommande un lissage du financement de l'État sur 40 années comme c'est le cas pour la part des collectivités territoriales. Le portage financier public de la part Etat par la SGPSO représenterait par ailleurs, en comparaison avec un portage privé de type PPP, une réduction de coût de 7 milliards d'euros, représentant un écart annuel de 247 millions d'euros.

Ces travaux ont été conduits par deux cabinets indépendants, chacun dans son champ d'expertise sur la base d'hypothèses communes, notamment sur le périmètre du projet, le niveau d'investissement, les conditions de financement : Deloitte, cabinet de conseil et d'audit, pour la simulation d'un portage privé (PPP), et FCL Gérer la Cité, cabinet de conseil spécialisé en ingénierie financière publique, pour la simulation d'un portage intégralement public (Établissement ou Société Publique Locale).

Les analyses ont été menées sur la base d'un montant net d'investissement de 9 640 Md€ en tenant compte du fait que les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux

et au Nord de Toulouse sont déjà financés par l'État via l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France (AFIT France) de manière classique et d'un financement européen à hauteur de 20 %. Elles permettent d'apprécier, pour chaque scénario, les principaux équilibres financiers du projet, notamment en termes de coût global, de frais financiers, de valeur actuelle nette et de niveau d'annuité.

Les résultats de ces études et la lecture croisée qu'il peut en être faite constituent un socle rationnel et objectif destiné à nourrir une décision publique, qui peut s'inscrire dans un calendrier de long terme en engageant durablement l'action de l'État et des collectivités.

« Les travaux menés par Deloitte et par FCL Gérer la Cité apportent un éclairage rigoureux sur les conséquences financières des différents modes de portage financier. Ils permettent de poser les termes du débat sur des bases claires et partagées.

Le choix du mode de financement de la part État relève d'une décision politique, qui engage la puissance publique sur le long terme et doit être appréciée à l'aune d'un contexte budgétaire contraint. Il convient de retenir, que l'annualisation de l'effort public, est une solution qui mérite d'être examinée par l'État ».

« L'histoire des grandes infrastructures rappelle que leur financement s'inscrit souvent dans des temporalités très longues : l'investissement du métro parisien, par exemple, a été amorti sur près d'un siècle, jusqu'en 1977. Ces références invitent à mieux apprécier la soutenabilité de l'effort public dans la durée pour l'État comme pour les collectivités territoriales » précise Alain Rousset, Président de la SGPSO.

Carole Delga, Présidente de la Région Occitanie

« Face aux contraintes budgétaires que connaît l'État, le partenariat public-privé représente un choix politique irresponsable puisqu'il entraînerait un surcoût de 7,3Mds€ et retarderait la mise en service de la LGV Toulouse-Bordeaux de deux à trois ans, au détriment des usagers. À l'inverse, le choix du financement public est, non seulement, le plus sérieux mais surtout le plus soutenable et économique pour les finances publiques, à condition de lisser la part de l'État sur 40 ans, comme nous l'avons fait pour les collectivités. Nous restons force de proposition pour accompagner l'État dans l'étalement de ses paiements. »

Christine Bost, Présidente de Bordeaux Métropole

« Mon objectif est de fonder nos décisions sur des éléments rationnels et incontestables, pour un projet au meilleur coût. »

Jean-Luc Moudenc, Président de Toulouse Métropole

« Il existe des solutions pour que l'État allie sobriété budgétaire et fidélité aux engagements tenus. Les collectivités sont forces de proposition pour, avec pragmatisme, conserver le bon financement du projet et assurer sa livraison dans les temps. »

Sébastien Vincini, Président du Conseil départemental de la Haute-Garonne

« La prise en compte des équilibres financiers de l'ensemble des parties est une condition essentielle de l'engagement des collectivités. »

Xavier Fortinon, Président du Département des Landes

« Le projet repose sur une logique d'engagement partagé entre l'ensemble des partenaires publics. »

Les partenaires de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest :



PREFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE
Libereté
Egalité
Fraternité
PREFET COORDONNATEUR
DU GRAND PROJET FERROVIAIRE
DU SUD-OUEST

SOCIÉTÉ
DU GRAND PROJET
FERROVIAIRE
SUD-OUEST
TOULOUSE-BORDEAUX-DAX

La Région
Occitanie
Pyrénées - Méditerranée

RÉGION
Nouvelle-
Aquitaine



toulouse
métropole



GRAND DAX
AGGLOMERATION



mont de
marsan
AGGLO



tarbes
lourdes
pyrénées



Contacts presse :

Société du Grand Projet du Sud-Ouest : Géraldine Colliot Soler- sgpso@sgpsudouest.fr / 06 71 77 39 17