



Communiqué de presse,
Le 16 avril 2026

Ligne Nouvelle du Sud-Ouest : les conclusions du COI, la montagne accouche d'une souris

Tout ça pour ça. Six mois après sa visite à Bordeaux en novembre 2025 pour un échange qui avait semblé constructif, le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) n'apporte sur le fond rien de nouveau sur la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest. Après avoir pris acte de la nécessité de poursuivre le chantier déjà engagé, le rapport présente des chiffres fantaisistes sur les coûts et les délais, avant de recommander à l'État de faire défaut sur sa signature au plan de financement du 18 février 2022, en ignorant les réalités budgétaires.

Dans un premier temps le rapport ne peut que reconnaître la situation dégradée du réseau ferroviaire du Grand Sud-Ouest, en termes de capacité ou de niveau de service, sur tous les types de train, et reconnaître que la LNSO, en doublant les capacités et améliorant les temps de parcours, constitue la réponse incontournable aux enjeux démographiques et économiques à toutes les échelles : régionale, nationale et européenne. Il ignore cependant, en évoquant une « opposition notable », l'impatience des habitants, qui soutiennent massivement le projet (à 86%) et qui viennent de porter aux responsabilités les responsables territoriaux qui se sont affirmés comme de forts soutiens à la LNSO.

Sur les coûts, les experts du COI citent des chiffres infondés qui n'ont pas été présentés aux financeurs majoritaires de la LNSO que sont les collectivités locales.

Sur les délais, là encore sans analyse technique, des retards supplémentaires sont avancés, dans une forme de prédiction autoréalisatrice, car l'attente du rapport du COI a plongé, après l'attente de la Conférence Ambition France Transport, les services de l'État dans une forme de léthargie administrative. Cette procrastination, qui coûte un million par jour, a fait perdre du temps au chantier, sur les autorisations

environnementales, les conventions financières opérationnelles et le lancement de l'appel d'offre pour les contrats globaux de conception réalisation sur Bordeaux-Toulouse et Sud-Gironde Dax.

Sur la mise en œuvre concrète des engagement budgétaires de l'État, le rapport reconnaît que le recours à un partenariat public-privé (PPP) constitue la solution la plus coûteuse financièrement. Pour autant, cette analyse reste incomplète, car elle ne prend pas en compte le cout global du projet, comme l'ont pourtant démontré plusieurs rapports récents, notamment ceux de Thierry Dallard et de l'Inspection Générale des Finances (IGF), qui concluent sans ambiguïté à un surcoût global significatif du PPP à l'échelle de l'ensemble du cycle de vie du projet.

Écarter toute contribution de SNCF-R, au motif que les recettes des lignes nouvelles doivent financer le réseau existant, comme le recommande le rapport crée une rupture d'équité. Elle revient à imposer une double peine aux territoires du Sud-Ouest, qui, après avoir contribué au développement du réseau national, seraient privés des retombées de leur propre projet. Une position difficilement compatible avec l'objectif d'équilibre territorial. De plus, c'est un appel à remettre en cause la signature de l'État au plan de financement du 18 février 2022, fragilisant un cadre pourtant essentiel à la conduite du projet.

Par ailleurs, la recommandation d'interdire à la LNSO l'accès aux ressources que constituent les péages autoroutiers est incompréhensible, dans un contexte géopolitique où la transition vers le transport décarboné doit plus que jamais être encouragée et financée si possible par le transport carboné.

L'argument d'un effet d'éviction budgétaire entre LNSO et les besoins incontestables de remise à niveau du réseau existant, ignore l'arithmétique la plus élémentaire : les budgets annuels prévus pour financer la rénovation de réseau national représentent, selon les années, des sommes entre 20 et 40 fois supérieures aux dépenses annualisées de réalisation de la LNSO.

Enfin, sur les orientations en matière de priorisation opérées, il est étonnant de constater que les mêmes arguments qui confirment, au sens du COI, l'impérieuse nécessité d'accélérer les projets LNMP et LNPCA (désaturation du réseau, développement et amélioration de la desserte des territoires, articulation avec les projets de SERM, développement liaisons internationales fret et voyageurs...) soient jugés nettement moins convaincants pour ce qui concerne la LNSO et ses deux branches vers Toulouse et Dax. On ne peut d'ailleurs que déplorer la médiocre appropriation des enjeux de saturation par le COI, qui pointe la nécessité d'aménagements complémentaires sur le nœud de Bordeaux sans mentionner celui de Toulouse, tout aussi saturé.

Dans ce contexte et dans la perspective du rendez-vous avec le Premier Ministre, les collectivités du Sud-Ouest attendent désormais des décisions claires et cohérentes de la part de l'État, à la hauteur des engagements pris et des enjeux.

Contacts presse :

Société du Grand Projet du Sud-Ouest

Géraldine Colliot Soler - sgpso@sgpsudouest.fr

06 71 77 39 17

Région Nouvelle-Aquitaine

Rachid Belhadj - presse@nouvelle-aquitaine.fr

05 57 57 02 75

Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée

Lisa Mazières - service.presse@laregion.fr

06 31 97 23 05