2025

Ligne Nouvelle du Sud-Ouest
Toulouse - Bordeaux - Dax



RAPPORT D'ACTIVITÉ

SOCIÉTÉ DU GRAND PROJET FERROVIAIRE SUD-OUEST

Sommaire

Éditos . . . . . pages 3 & 4
SGPSO, un établissement public local . . . . . page 5
Ligne Nouvelle du Sud-Ouest . . . . . pages 6 & 7
Instances de la SGPSO . . . . . page 8
Instances auxquelles participe la SGPSO . . . . . page 9
Financement de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest . . . . . pages 10 à 14
LNSO : retour sur les étapes clés franchies en 2025 . . . . . pages 15 à 17
Fonctionnement de la SGPSO et ressources humaines . . . . . pages 18 & 19
Valorisation de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest . . . . . pages 20 à 22
Actions spécifiques 2025 . . . . . pages 23 à 25
Perspectives . . . . . page 26
Conclusion . . . . . page 27





SOCIÉTÉ DU GRAND PROJET FERROVIAIRE SUD-OUEST

Une année décisive pour la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest



Alain Rousset

Président de la Région Nouvelle-Aquitaine
Ancien Président de la SGPSO

L'année 2025 aura marqué une nouvelle étape dans la montée en puissance de la Société du Grand Projet du Sud-Ouest.

Aux côtés de l'État, des collectivités territoriales et de SNCF Réseau, la SGPSO a poursuivi sa mission avec une ambition : réunir les conditions nécessaires à la réalisation de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (LNSO) et des aménagements ferroviaires qui l'accompagnent.

Cette année aura été celle d'une mobilisation pour préserver la dynamique du projet. Face aux incertitudes apparues sur son calendrier de réalisation, la SGPSO a pleinement exercé son rôle d'alerte, de coordination et de proposition afin d'objectiver les causes des retards, d'accélérer les décisions attendues et défendre un calendrier ambitieux mais réaliste. Au-delà de ses missions de financement, elle s'est affirmée comme un acteur d'impulsion, veillant à l'avancement du projet dans les meilleures conditions de coût, de délai et de sécurité juridique.

Cette année a également été celle de la consolidation. Consolidation de notre modèle de financement, portée par un engagement constant en faveur d'un financement public pérenne, permettant de garantir un modèle plus soutenable pour les collectivités partenaires et plus favorable à la maîtrise des coûts et des délais. Elle s'est traduite par la signature d'un premier emprunt de 50 millions d'euros auprès de la Banque des Territoires et par la mise en place d'un cadre de financement vert conforme aux meilleurs standards internationaux. Ces avancées témoignent de la crédibilité de notre établissement et de la confiance accordée à un projet qui répond aux enjeux de mobilité, de cohésion territoriale et de transition écologique.

Enfin, l'année 2025 a été celle de l'intensification des études et des investigations conduites sur le terrain et de la poursuite des travaux sur le chantier des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) et au Nord de Toulouse (AFNT) avec 2,5 milliards déjà engagés.

Parce qu'un projet de cette ampleur ne peut se construire qu'avec les territoires, nous avons également engagé les démarches de dialogue et de participation afin d'informer, d'écouter et d'enrichir la réflexion collective autour des transformations qu'apportera demain la Ligne Nouvelle.

Cette volonté d'explication et de pédagogie s'est également traduite par de nombreuses initiatives de communication et de relations avec les médias, destinées à mieux faire connaître les enjeux, les bénéfices et les avancées concrètes du projet.

Dans un contexte où les grands projets d'infrastructures suscitent naturellement interrogations et débats, il est de notre responsabilité de rendre compte de notre action avec clarté et transparence.

Les résultats obtenus en 2025 illustrent la volonté des collectivités locales de ne rien lâcher, face à ses partenaires, de l'ambition que nous portons. Sur la base d'une conviction : celle que la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest constitue un investissement indispensable pour préparer les mobilités de demain et conforter l'attractivité de nos territoires.

La SGPSO poursuivra cette mission avec détermination. Car, au-delà des infrastructures, c'est bien l'avenir du Sud-Ouest que nous contribuons à construire ensemble.

> "Il est de notre responsabilité de rendre compte de notre action avec clarté et transparence."

La SGPSO poursuit son action au service de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest

La SGPSO est un établissement public local à Conseil de Surveillance et à Directoire. L'année 2025 a permis de consolider l'organisation de l'institution, les outils financiers et techniques nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

Sur le plan financier, l'établissement a franchi plusieurs étapes importantes. La signature d'un premier prêt avec la Banque des Territoires ainsi que la mise en place d'un cadre de financement vert ont permis de renforcer sa capacité à accompagner le financement de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest dans la durée et à préparer les échéances futures.
La SGPSO a également poursuivi ses missions de contrôle auprès du maître d'ouvrage et de coordination avec ses partenaires institutionnels. L'intensification des travaux, des études et des investigations conduites sur le terrain témoigne de la préparation des prochaines phases du projet dans un contexte partenarial difficile.

Enfin, pour ce qui concerne le secrétariat général, la qualité de la gouvernance, de la coordination et des relations institutionnelles demeure une exigence constante. La conduite des démarches participatives, l'animation des actions de communication ainsi que les différentes opérations de relations presse menées au cours de l'année ont contribué à renforcer l'information du public et la visibilité du projet.
La confiance renouvelée et sans faille des collectivités territoriales constitue un atout majeur pour notre établissement dont le rôle est essentiel au financement et au suivi d'un chantier d'une telle ampleur et d'une telle ambition, ce qui, parfois, fait de notre mission un sport de combat ! Cette confiance permet à la SGPSO de poursuivre son action dans un esprit de responsabilité, de dialogue et de transparence.
L'établissement public, composé de 8 personnes (pour 7,7 ETP), reste donc pleinement mobilisé au service de sa mission : contribuer à la réalisation de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest.

Le Directoire

Guy Kauffmann
Directeur Général

Pascal Saurel
Directeur général adjoint-Finances

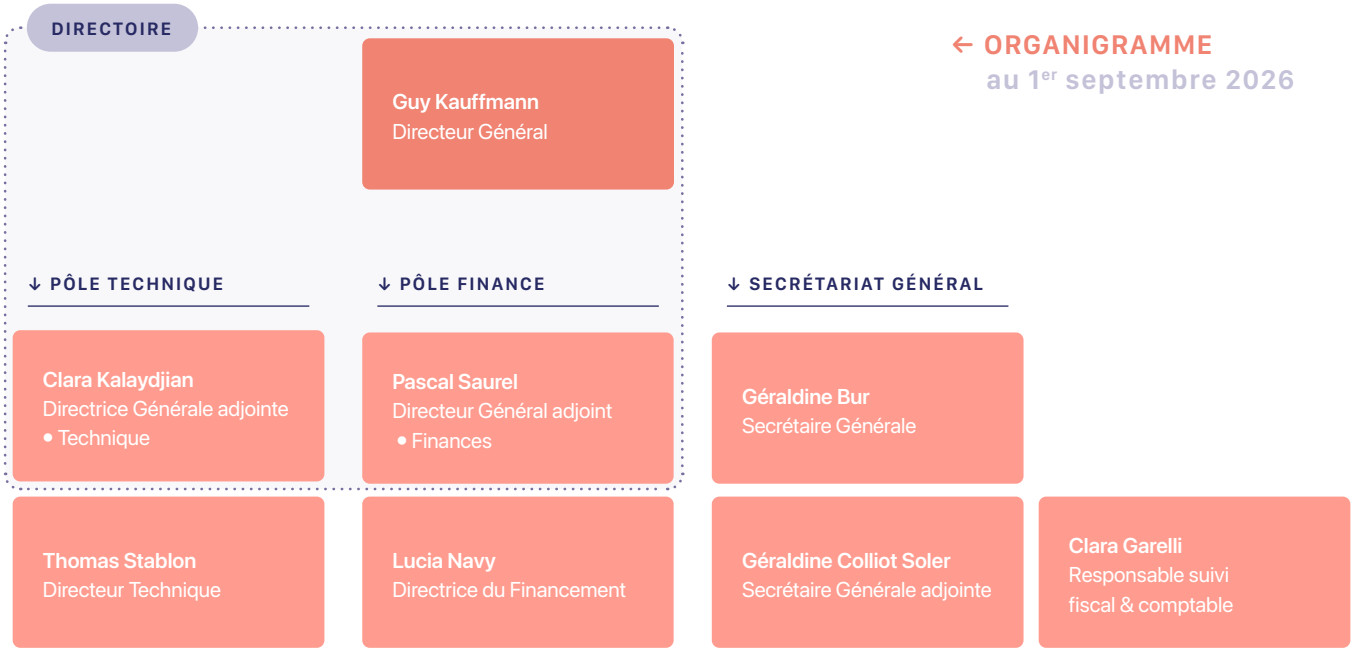
Clara Kalaydjian
Directrice générale adjointe-Technique

L'ÉQUIPE

8 personnes

pour 7,7 ETP, pleinement mobilisées au service de la mission de la SGPSO

← ORGANIGRAMME au 1er septembre 2026



1 La SGPSO est un établissement public local

La loi d'orientation des mobilités de 2019 a permis la création d'établissements publics pour financer les grands projets de mobilité et concrétiser leur réalisation. Créée par une Ordonnance du 2 mars 2022, précisée par Décret en Conseil d'État du 22 avril 2022, la Société du Grand Projet du Sud-Ouest gère ainsi la participation de 24 collectivités territoriales* au financement de la LNSO et possède des compétences en matière de suivi des coûts et des délais, d'audit, d'assistance au Comité de pilotage et d'ingénierie territoriale.
La SGPSO a ainsi pour mission première de contribuer au financement de la LNSO en gérant la participation financière des collectivités territoriales et groupements de collectivités territoriales.
La SGPSO peut aussi mobiliser ses ressources pour apporter un appui matériel et humain aux maîtres d'ouvrage dans le cadre de la réalisation de l'infrastructure ferroviaire.

Elle peut mobiliser ses ressources pour assurer un rôle d'expert auprès du comité et, à l'initiative du Comité de pilotage, un rôle d'auditeur.
Elle peut également, au-delà du périmètre de l'opération, mener des missions connexes d'ingénierie relatives aux projets de développement territorial liés à la LNSO.
Elle s'est vue confier en octobre 2023 par le Comité de pilotage du projet, la mission de coordonner les partenaires dans les opérations de valorisation et de communication sur le projet.

La SGPSO est un établissement public local à caractère industriel et commercial avec une équipe, des valeurs et une vision précise du projet. Depuis son installation le 4 juillet 2022 et dans la foulée de sa mise en place administrative, la structure a recruté, est au travail et fonctionne avec ses instances et ses partenaires.

LES FINANCEURS

24 collectivités

territoriales du Sud-Ouest participent au financement de la LNSO

*** Les 24 collectivités :**
les Régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie ;
les Métropoles de Bordeaux et Toulouse,
les Départements de la Haute-Garonne, du Gers, des Landes, du Lot, des Pyrénées-Atlantiques, des Hautes-Pyrénées, du Tarn, de Tarn-et-Garonne ;
les Communautés d'Agen, d'Albi, d'Auch, de Cahors, de Castres-Mazamet, de Maremne-Adour-Côte-Sud, de Montauban, de Mont-de-Marsan, de Muret, de Pau, de Tarbes-Lourdes-Pyrénées, du Sicoval.

À titre exceptionnel, ces collectivités du Sud-Ouest financent ainsi un projet d'infrastructure de mobilité qui permettra l'amélioration des transports au quotidien et du fret tout autant que les liens intra-régionaux et longue distance avec la France et l'Europe, du Nord au Sud et de l'Atlantique à la Méditerranée.

↓ FRISE CHRONO 2025

24 JANVIER
Premier Conseil de Surveillance de la SGPSO

19 MARS
Deuxième Conseil de Surveillance de la SGPSO
Premier Copil de la LNSO

10 JUIN
Troisième Conseil de Surveillance de la SGPSO
Deuxième Copil de la LNSO

16 JUILLET
Quatrième Conseil de Surveillance de la SGPSO

9 OCTOBRE
Cinquième Conseil de Surveillance de la SGPSO
Troisième Copil de la LNSO

3 DÉCEMBRE
Sixième Conseil de Surveillance de la SGPSO
Quatrième Copil de la LNSO

2 La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest

Le Sud-Ouest de la France bénéficie d'une géographie exceptionnelle.

Il constitue un double carrefour entre la péninsule Ibérique - Espagne et Portugal - et le Nord de l'Europe, et aussi entre l'Atlantique et la Méditerranée.
Les partenaires de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest ont conscience de leur responsabilité pour favoriser ces liens. Ils portent l'ambition d'un développement durable pour les deux prochains siècles et ainsi investissent pour transmettre un territoire ancré dans son époque et adapté aux siècles à venir.
L'un des défis qui se présentent en Europe est bien celui de la mobilité, des individus comme des biens et il s'inscrit plus largement dans la lutte contre les changements climatiques et en faveur de l'habitabilité de la planète. Pour nos territoires, les mobilités ferroviaires, pour le quotidien comme la longue distance, sont les seules vertueuses :

- Pour lutter contre le sentiment d'enfermement et d'assignation à résidence
- Pour connecter les individus et les peuples d'Europe en traversant les frontières
- Pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre et de carbone
- Pour diminuer les émissions de polluants et favoriser la qualité de l'air et notre santé
- Pour créer les conditions de développement des acteurs économiques locaux et européens
- Pour corriger les injustices territoriales et les enclavements, pour le bien-être territorial

PHASE 1

La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest est constituée de quatre opérations dans sa première phase

OPÉRATION 01

Les Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB)

Entre Bègles et Saint-Médard-d'Eyrans, dont les travaux nécessaires à la réalisation ont été déclarés d'utilité publique par arrêté du préfet de la Gironde du 25 novembre 2015 : Création d'une 3e voie sur 12 km et d'une 4e voie au droit des points d'arrêt, réaménagement en pôles d'échanges multimodaux et mise en accessibilité d'une gare (Bègles) et de trois haltes (Villenave-d'Ornon, Cadaujac, Saint-Médard-d'Eyrans).

OPÉRATION 02

Les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT)

Entre Toulouse et Castelnau-d'Estrétefonds, dont les travaux nécessaires à la réalisation ont été déclarés d'utilité publique par arrêté du préfet de la Haute-Garonne du 4 janvier 2016 : 19 km de voies nouvelles permettant de disposer d'une infrastructure à 4 voies, réaménagement et mise en accessibilité des gares et haltes (Castelnau-d'Estrétefonds, Saint-Jory, Fenouillet/St-Alban, Lacourtensourt, Lalande-Église, Route de Launaguet et Toulouse-Matabiau) avec création de pôles d'échanges multimodaux.

OPÉRATION 03

La Ligne Nouvelle Toulouse-Bordeaux-Dax

Entre Saint-Médard-d'Eyrans (Gironde), Saint-Jory (Haute-Garonne) et Saint-Vincent-de-Paul (Landes), dont les travaux nécessaires à la réalisation ont été déclarés d'utilité publique par le décret n° 2016-738 du 2 juin 2016 : 327 km de voies nouvelles qui doubleront les lignes existantes sur la façade atlantique et dans la vallée de Garonne.

OPÉRATION 04

Les gares et haltes nouvelles

Trois gares sont prévues à Mont-de-Marsan, Agen et Montauban, ainsi qu'une halte Sud-Gironde. La gare existante de Dax sera desservie grâce à des raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne existante.

PHASE 2

À plus long terme, une seconde phase sera composée de deux opérations :

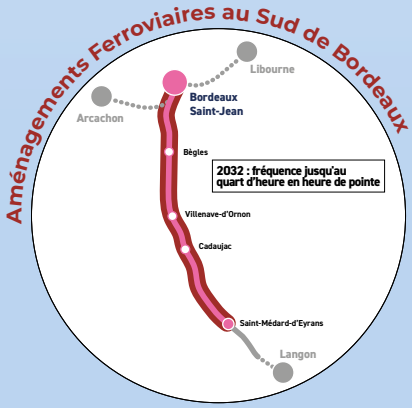
OPÉRATION 01

91 km de voies nouvelles, mixtes voyageurs/fret entre Dax et l'Espagne, se raccordant à la ligne nouvelle de la première phase du projet et à la ligne nouvelle espagnole Vitoria-Bilbao-San Sebastián, dénommée « Y Basque », actuellement en travaux, à la frontière franco-espagnole à Biriatou.

OPÉRATION 02

Une halte Côte Landaise. La gare existante de Bayonne sera desservie grâce à des raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne existante.





Cartographie du projet :
carte Europe (Corridor Atlantique) + carte Sud-Ouest

TERRITOIRES

2 régions
5 départements
2 métropoles

desservis · 15 départements concernés · Des métropoles + connectées et + attractives

NOUVELLES DESSERTES

3 gares
2 haltes

gares nouvelles (Montauban, Agen, Mont-de-Marsan) · halte Sud-Gironde (phase 1) et halte Côte Landaise (phase 2)

PHASE 1

358 km

de voies nouvelles (Toulouse-Bordeaux-Dax)

PHASE 2

91 km

de ligne nouvelle (Dax-Espagne)

4 OPÉRATIONS

interconnectées :
les AFNT, les AFSB, la Ligne Nouvelle Toulouse-Bordeaux-Dax, les gares et haltes nouvelles

PHASE 1

Plus de 14 Md€

d'investissement 100 % public pour les 200 prochaines années au moins

24 collectivités du Sud-Ouest, 40 % contributrices

L'État 40 % contributeur

L'Europe 20 % attendu

Cet investissement financé sur 40 ans représente 7 % des investissements ferroviaires prévus en France en tendance.

3 Les instances de la SGPSO

GOUVERNANCE

Le Conseil de Surveillance (CS) de la SGPSO

est l'organe premier de gouvernance, défini par l'Ordonnance du 2 mars 2022 et le Décret en Conseil d'État du 22 avril 2022. Il délibère sur les orientations stratégiques et exerce le contrôle permanent de la gestion. Il est composé des représentants des 24 collectivités signataires le 18 février 2022 du plan de financement du GPSO entre l'État, les collectivités et SNCF Réseau.

24 MEMBRES · 6 RÉUNIONS

LA PRÉSIDENCE

La présidence du Conseil de Surveillance de la SGPSO est assurée en alternance tous les deux ans par la présidente ou le président des Régions Occitanie / Pyrénées-Méditerranée et Nouvelle-Aquitaine. Alain Rousset a été élu président le 17 juin 2024. Carole Delga lui a succédé le 19 juin 2026.

Un Bureau

composé par les six collectivités principales financeuses du projet, en l'occurrence les Régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie, les Métropoles de Bordeaux et Toulouse, les Départements de la Haute-Garonne et des Landes. Animé par la présidence, il participe à la préparation des décisions du Conseil de Surveillance et à leur suivi.

6 MEMBRES · 4 RÉUNIONS

Le Directoire

comprend trois membres nommés par le Conseil de Surveillance pour 5 ans. Il propose au Conseil de Surveillance les orientations générales de la stratégie et de la politique de l'établissement, et les met en œuvre.

3 MEMBRES · 2 RÉUNIONS

Un Comité RH

reçoit délégation du Conseil de Surveillance dans ses attributions en matière d'approbation des conditions générales d'emploi du personnel.

5 MEMBRES · 1 RÉUNION

Bureau technique et pré-CS

réunissent respectivement les techniciens des collectivités membres du Bureau et des 24 collectivités pour échanger des informations et préparer les réunions de Bureau et de CS des élus.

12 RÉUNIONS



Quatre commissions techniques

formulent des avis techniques relatifs aux opérations soumises à l'approbation du Conseil de Surveillance : une Commission d'Ingénierie Financière ; une Commission des contrats ; une Commission des gares nouvelles ; une Commission d'appels d'offres créée en 2024.

Ingénierie financière	2
Gares	1
Appel d'offres	3

6 RÉUNIONS

FOCUS

Le rôle de la Commission d'Ingénierie Financière (CIF)

La Commission d'Ingénierie Financière peut être saisie par le Conseil de Surveillance de la SGPSO pour formuler un avis technique sur toute question relative aux opérations financières soumises à son approbation notamment :

- Les décisions de financement relatives au Grand Projet ferroviaire de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest et leur déclinaison annuelle ;
- Le recours à l'endettement lorsque son montant est supérieur au seuil de 35 M€ ;
- Le compte financier et l'affectation des résultats ;
- Le budget ainsi que les dépenses de l'établissement autres que celles relatives au financement de la LNSO.

4 Les instances auxquelles participe la SGPSO



Réunion du Copil

Le Comité de pilotage - Copil

prévu par l'Ordonnance du 2 mars 2022, est coprésidé par le préfet coordonnateur du projet GPSO, la présidente de la Région Occitanie et le président de la Région Nouvelle-Aquitaine. Il réunit les parties prenantes, notamment la SGPSO et ses collectivités, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, ainsi que les services de l'État et l'Europe, par le biais du coordonnateur du Corridor Atlantique du réseau transeuropéen. Il est le lieu de gouvernance des acteurs majeurs du projet, ses promoteurs et financeurs comme ses réalisateurs, afin qu'il soit parfaitement concrétisé.

La SGPSO organise le Copil avec la préfecture de la Région Occitanie.



Carole Delga et Alain Rousset
en Conseil de Surveillance

Les comités territoriaux de suivi

sont les instances locales de dialogue mises en place par les préfets des départements de la Haute-Garonne, de Gironde, des Landes, du Lot-et-Garonne et de Tarn-et-Garonne.

Ils associent les élus, les acteurs socio-professionnels et les associations afin de les informer de l'avancement du chantier et de poursuivre la concertation selon le calendrier des opérations, pour accompagner la mise au point finale du projet.

Ils permettent également d'assurer le suivi et le respect, par les maîtres d'ouvrage, des mesures inscrites dans le dossier des engagements de l'État et d'assurer le suivi des mesures compensatoires environnementales qui seront définies dans les décisions d'autorisation environnementale relatives au projet.

La SGPSO y porte la voix des collectivités finançant le projet et apporte des informations sur son avancement.

Le Comité de Coordination de la communication

est l'instance partenariale chargée du pilotage et du suivi des actions de valorisation et de participation relatives à la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest.
Sous le pilotage de la SGPSO et en lien avec les Assistants à Maîtrise d'Ouvrage (AMO), il réunit les services du préfet coordonnateur, de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM), des Régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie, et de la maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau et Gares & Connexions. Il propose les grandes orientations en matière de communication aux membres du Comité de pilotage, notamment en ce qui concerne les campagnes de communication à grande échelle. Il assure une veille sur l'actualité du projet et sa valorisation auprès du grand public et des acteurs institutionnels. Il propose et valide le contenu des communications courantes (réseaux sociaux notamment).

RÉUNIONS SUR LA PÉRIODE

4 Comités de pilotage

5 Comités territoriaux de suivi

12 Comités de Coordination de la communication

5 Le financement de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest

SYNTHÈSE : UNE ANNÉE DE TRANSITION VERS LE CHANTIER

2025 marque un tournant pour la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (LNSO) : après des années de planification, le projet entre dans une phase opérationnelle concrète, avec des travaux visibles sur le terrain qui ont débuté en 2024 (AFNT et AFSB) et une accélération des dépenses d'investissement.

Le budget total 2025 (fonctionnement et investissement) est clôturé comme suit :

- **348 M€ en recettes,**
- **314 M€ en dépenses,**
- → **soit un résultat positif de 34 M€** reporté sur l'exercice 2026.

Cela reflète la dynamique du chantier, tout en consolidant les bases financières du projet pour les décennies à venir.

CHIFFRES CLÉS DE L'EXÉCUTION

+34 M€

Excédent reportable sur l'exercice 2026, après un budget clôturé à 348 M€ de recettes pour 314 M€ de dépenses.

EXÉCUTION

88 %

de dépenses d'investissement

COLLECTIVITÉS

46,4 M€

de financement perçus, 95 % du budget prévu

FISCALITÉ DÉDIÉE

72,4 M€

encaissés, 115 % du budget, grâce à la TATS

EMPRUNT

50 M€

contractés pour préfinancer les contributions des collectivités



PERSPECTIVES

2025 a posé les jalons d'un modèle financier résilient, combinant contributions publiques, fiscalité innovante et levée de fonds, pour un projet décarboné et structurant pour l'Europe.

LES GRANDS ÉQUILIBRES FINANCIERS : STABILITÉ ET ACCÉLÉRATION

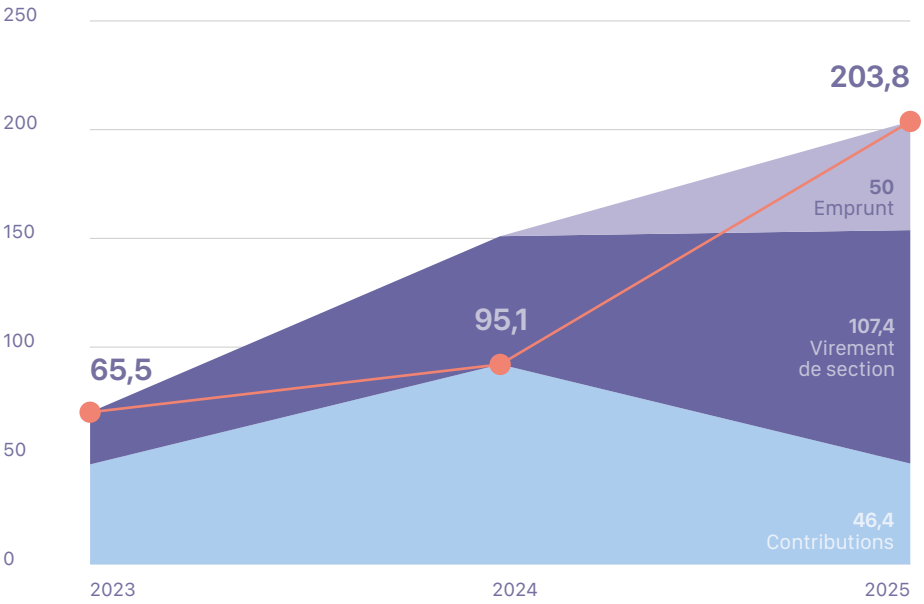
Un budget maîtrisé dans le cadre de l'intensification des travaux

Le budget 2025 s'inscrit dans la continuité des exercices précédents, avec une montée en puissance des dépenses d'investissement (+114 % vs 2024), liée aux chantiers des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT) et au Sud de Bordeaux (AFSB).

POSTE	BUDGET 2025 BP+DM (M€)	EXÉCUTION 2025 (M€)	TAUX D'EXÉCUTION
Dépenses de fonctionnement	135,2	110,3	82 %
Charges de personnel	1,3	1,3	100 %
Études/prestations	2,8	1,3	48 %*
Dépenses d'investissement	230,9	203,8	88 %
Paiements CFI	203,8	203,8	100 %
Recettes de fonctionnement	135,2	144,3	107 %
Fiscalité	62,9	72,4	115 %
Contributions CT	98,0	46,4	47 %**
Recettes d'investissement	231,0	203,8	88 %
Emprunt	50,0	50,0	100 %

Note :
* Les dépenses d'études/prestations (48 %) sont en retard en raison du report du plan média et des contre-expertises techniques (ex : prévisions de trafic).
** Les contributions des collectivités (47 %) sont inférieures au budget en raison de conventions pluriannuelles signées en 2024.

↓ FINANCEMENT DE L'INVESTISSEMENT 2023 À 2025 (EN M€)



BILAN

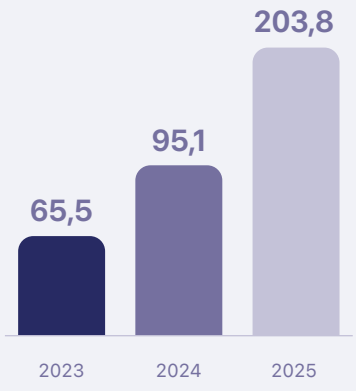
Un budget équilibré, avec des recettes supérieures aux prévisions (fiscalité) et des dépenses maîtrisées, dans un contexte d'accélération des travaux.

INVESTISSEMENT

+114 %

de dépenses d'investissement en un an, de 95,1 M€ en 2024 à 203,8 M€ en 2025

FINANCEMENT DE L'INVESTISSEMENT 2023 À 2025 (EN M€)



LES RECETTES : UN TRIPTYQUE GAGNANT

Le financement de la LNSO repose sur trois piliers complémentaires, diversifiant les sources pour limiter la pression sur les collectivités :

LES CONTRIBUTIONS DES COLLECTIVITÉS
40 % DES RECETTES

46,4 M€

perçus en 2025 (95 % du budget), via des conventions annuelles ou pluriannuelles.

Répartition équitable :
Les 6 principaux financeurs (Régions, Métropoles, Départements) concentrent 87 % des contributions

LA FISCALITÉ DÉDIÉE
30 % DES RECETTES

72,4 M€

de fiscalité perçus en 2025 (115 % du budget), avec une évolution positive pour la TATS.

Un dispositif innovant et solidaire, faisant contribuer entreprises, ménages et touristes :

TSE (indexée sur l'inflation)	30 M€
TSC-CFE (indexée sur l'inflation)	21,9 M€
TATS (vs 11 M€ prévus)	20,4 M€

L'EMPRUNT ET LES FINANCEMENTS EUROPÉENS
30 % RESTANTS

50 M€

Emprunt : 50 M€ contractés en 2025 (1re levée), préfinançant les contributions des collectivités.
La SGPSO vise à terme un programme 100 % vert (finance durable).

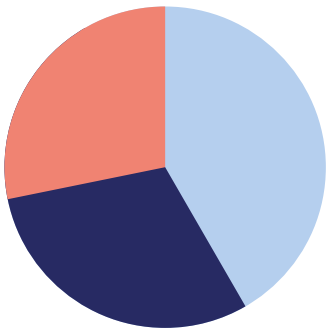
Financements européens : Depuis l'origine du projet, les subventions européennes obtenues représentent à ce jour un montant total de près de 120 M€ via le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE), soit :

- 72,3 M€ pour les lignes nouvelles,
- 35,7 M€ pour AFSB
- et 11,1 M€ sur AFNT.

→ **Stratégie :** Diversifier les prêteurs (BEI, banques commerciales) et optimiser les conditions via une modélisation financière robuste (scénarios de stress testés en 2024).

TSE : Taxe Spéciale d'Équipement ; TSC-CFE : Taxe Spéciale Complémentaire à la CFE ; TATS : Taxe Additionnelle à la Taxe de Séjour

↓ RECETTES FISCALES 2025 (EN MILLIONS D'EUROS)



TSE	30,04	42 %
TSC-CFE	21,89	30 %
TATS	20,43	28 %

↓ TAXE ADDITIONNELLE À LA TAXE DE SÉJOUR COLLECTÉE DU 1ER JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2025

DÉPARTEMENTS	MONTANTS COLLECTÉS (ARRONDIS)	RÉGIONS
09 - Ariège	320 753 €	
32 - Gers	262 310 €	
31 - Haute-Garonne	3 057 772 €	
65 - Hautes-Pyrénées	2 125 136 €	**Occitanie 7 248 240 €**
46 - Lot	755 568 €	
81 - Tarn	487 734 €	
82 - Tarn-et-Garonne	238 968 €	
33 - Gironde	5 150 849 €	
40 - Landes	3 685 729 €	**Nouvelle-Aquitaine 13 186 687 €**
47 - Lot-et-Garonne	704 831 €	
64 - Pyrénées-Atlantiques	3 645 278 €	
Total global		**20 434 927 €**

↓ FOCUS

2025, le premier emprunt de la SGPSO

La stratégie d'emprunt de la SGPSO est assise sur trois piliers :

- en lien avec le statut de la SGPSO, ses ressources et sa mission, la recherche de diversification et d'équilibre dans les sources de financement ;
- la flexibilité pour avoir la capacité d'adapter une stratégie d'emprunt en fonction de la conjoncture et de l'avancement du chantier ;
- des financements cohérents avec les caractéristiques du projet d'infrastructure de dimension européenne, exemplaires sur les plans sociaux, économiques & environnementaux et répondant aux enjeux climatiques en œuvrant pour la mobilité durable, l'amenant à s'orienter vers la finance verte avec l'ambition de mettre en œuvre un programme de financement 100 % vert, pour ses prêts comme pour ses émissions obligataires.

Le panachage de financement, envisagé lors de la création de la société, consiste à maximiser l'emprunt auprès de banques institutionnelles sur des maturités longues (40 à 50 ans) et à compléter les financements auprès de banques de la place, françaises et européennes, sur des maturités plus courtes (15-20-25 ans).
À moyen terme (2027/28) la Société envisage de procéder à une émission en Green Bond.

La décision de recourir à l'emprunt relève de la compétence du Conseil de Surveillance.

EMPRUNT 2025

50 M€

contractés auprès de la Caisse des Dépôts - Banque des Territoires

DURÉE

40 ans

d'amortissement, périodicité annuelle, index Livret A

AMBITION

100 % vert

programme de financement pour les prêts comme pour les émissions obligataires

↓ LES CARACTÉRISTIQUES DE L'EMPRUNT 2025

LIGNE DU PRÊT	PSPL / TEE
MONTANT	50 000 000 euros
DURÉE D'AMORTISSEMENT	40 ans
PÉRIODICITÉ	annuelle
INDEX	Livret A
TAUX D'INTÉRÊT ACTUARIEL ANNUEL	Taux du Livret A en vigueur à la date d'effet du contrat + 0,50 %
RÉVISABILITÉ DU TAUX D'INTÉRÊT À CHAQUE ÉCHÉANCE	En fonction de la variation du taux du Livret A
AMORTISSEMENT	Prioritaire
ABSENCE DE MOBILISATION DE LA TOTALITÉ DU MONTANT DU PRÊT	Autorisée moyennant le paiement d'une pénalité de dédit de 1 % calculée sur le montant non mobilisé à l'issue de la phase de mobilisation
REMBOURSEMENT ANTICIPÉ	Autorisé à une date d'échéance d'intérêts pour tout ou partie du montant du capital restant dû, moyennant le paiement d'une indemnité actuarielle
TYPOLOGIE GISSLER	1A
COMMISSION D'INSTRUCTION	0,06 % (6 points de base) du montant du prêt

L'emprunt 2025 contracté auprès de la Caisse des Dépôts - Banque des Territoires pour un montant total de cinquante millions d'euros (50 000 000,00 EUR) dont les caractéristiques financières sont ci-contre.

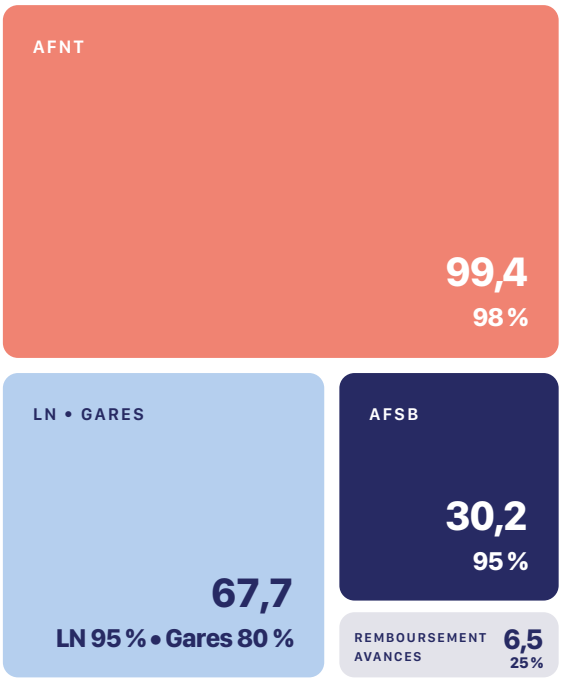
CADRE DE FINANCEMENT VERT

Démarche anticipée
Conformité aux standards
Positionnement institutionnel

DES DÉPENSES : L'ANNÉE DU PASSAGE À L'ACTION

↓ EXÉCUTION DU BUDGET D'INVESTISSEMENT PAR BRANCHE

en M€ et en % du budget 2025



Total exécuté : 203,8 M€ sur 230,9 M€ budgétés, soit 88 %.

Des investissements multipliés par 2 en un an

2025 a vu la forte progression des dépenses d'investissement (+114 %), avec 203,8 M€ mandatés pour :

95,1 M€

Les Conventions financières d'Investissement (CFI) : versées à SNCF Réseau pour les AFNT et AFSB.

68,3 M€

Les remboursements aux collectivités : pour des engagements antérieurs à la création de la SGPSO.

40,4 M€

Les études et travaux préparatoires sur la Ligne Nouvelle (ex : sondages géo-techniques, diagnostics archéologiques).

↓ FOCUS SUR LES CONVENTIONS FINANCIÈRES D'INVESTISSEMENT (CFI)

CFI	OBJET	MONTANT SGPSO (M€)	AVANCEMENT 2025
AFNT	Travaux préparatoires + réalisation	200,7	13 %
AFSB	Solde foncier + réalisation	290,0	10 %
Ligne Nouvelle	Études et foncier (2e tranche)	37,2	50 %
Gares	Études préliminaires	2,0	35 %

ENJEU 2026

Signer de nouvelles CFI et accélérer les remboursements (26,5 M€ non exécutés en 2025).

FONCTIONNEMENT : UNE GESTION RIGOUREUSE

Les dépenses de fonctionnement restent maîtrisées (82 % d'exécution), avec :

Dépenses réelles (vs 3,9 M€ budgétés), dont :	**2,6 M€**
pour les salaires (94 % d'exécution)	**1,3 M€**
pour les études/prestations (48 % d'exécution, en raison du report du plan média)	**1,3 M€**
Transférés en investissement pour financer le projet	**107,4 M€**

OPTIMISATION

La SGPSO a réduit ses coûts (ex : mutualisation des achats avec la Société de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan) et professionnalisé sa gestion (adhésion et achat via les plateformes de marchés publics).

6 LNSO : retour sur les étapes clés franchies en 2025

2025 : UN EFFORT SANS PRÉCÉDENT DES COLLECTIVITÉS LOCALES POUR LANCER LA PRÉPARATION DES APPELS À CANDIDATURES DE LA LIGNE NOUVELLE

Une mobilisation des collectivités locales sans précédent

Face aux incertitudes de leur partenaire, l'État, les collectivités locales ont su, en 2025, prendre leurs responsabilités pour la poursuite du projet. Elles ont ainsi mobilisé, seules, un financement de 267 M€ pour la Ligne Nouvelle, permettant au maître d'ouvrage de recruter son assistance à maîtrise d'ouvrage générale et technique (AMO GT), et lancer ainsi la préparation des dossiers de consultation des entreprises pour les contrats de conception-réalisation de la section Bordeaux-Toulouse. SNCF Réseau a ainsi recruté Systra, au terme d'une procédure d'appels d'offres de près d'un an, pour l'accompagner sur toute la durée du projet, dans l'ensemble de ses missions à caractère administratif, financier et technique. Une centaine d'ingénieurs de ce bureau d'études, spécialistes de la grande vitesse ferroviaire, sont mobilisés sur ce contrat, d'un montant de près de 200 M€. C'est l'un des plus importants marchés de prestation intellectuelle jamais conclus par SNCF Réseau. Ces financements ont permis la poursuite des études et la signature des conventions pour la déviation des réseaux, la poursuite des acquisitions foncières, ainsi que des sondages géotechniques et des investigations archéologiques.

Lors du Conseil de Surveillance du 16 juillet dernier, les collectivités locales ont par ailleurs approuvé deux avenants aux conventions de financement des travaux des AFNT et AFSB, doublant le montant d'engagement pour ces deux opérations, le portant ainsi à 1,8 Md€. Ces avenants ont par ailleurs permis d'intégrer des clauses de mise en responsabilité du maître d'ouvrage via un mécanisme de « bonus-malus » sur les opérations des AFSB et des AFNT.

Sur le terrain, le projet avance dans toutes ses composantes

Sur les AFNT et les AFSB, les travaux engagés l'année dernière se sont poursuivis en 2025. Depuis le début des travaux, les chantiers se succèdent à un rythme soutenu, de jour comme de nuit.

Pour les AFNT, dont les travaux principaux ont commencé en février 2024 après 10 mois de travaux préparatoires, l'année 2025 a permis de réaliser environ 20 % des travaux, avec notamment la réalisation d'ouvrages d'art (pont-route du Moulin, une passerelle réalisée à Saint-Jory et un passage souterrain à Launaguet,...), près de 5 km de berges de canal confortées, 6 km de caténaires neuves installées, près de 7 km de plateformes régénérées ou créées, et environ 2 km de nouvelles voies ferrées. Sur le plan de la responsabilité sociale et environnementale, c'est aussi 35 000 heures de travail réalisées par des personnes en parcours d'insertion professionnelle, 1 600 arbres et 22 000 plants forestiers plantés sur trois sites de compensation.

Concernant les AFSB, comme pour les AFNT, l'année a été marquée par de nombreuses opérations exceptionnelles : en janvier, mars, avril, mai et novembre. Au total, plus de soixante-dix interventions de ce type seront nécessaires sur toute la durée des chantiers des AFNT et des AFSB. La halte de Villenave-d'Ornon a rouvert après 6 mois de travaux, permettant à nouveau l'accueil de voyageurs. Près de 1,5 km de voies ferrées ont été renouvelées, 8 km de nouvelles caténaires installées, le ripage du nouveau pont des Genêts a été réalisé avec succès

LIGNE NOUVELLE

267 M€

mobilisés par les seules collectivités locales

AFNT + AFSB

1,8 Md€

d'engagement après les deux avenants du 16 juillet

AMO GT · SYSTRA

≈ 200 M€

de marché d'AMO GT, une centaine d'ingénieurs mobilisés

AFNT EN 2025

20 % des travaux réalisés

5 km de berges de canal confortées

6 km de caténaires neuves installées

7 km de plateformes régénérées ou créées

2 km de nouvelles voies ferrées

35 000 heures d'insertion pro.

1 600 arbres plantés

22 000 plans forestiers sur trois sites de compensation

à Cadaujac et à Saint-Médard-d'Eyrans. La réalisation d'un nouveau pont-routier est en cours dans la zone du Cordon d'Or et sera finalisée en 2026.
Sur le tracé de la Ligne Nouvelle Bordeaux-Toulouse, les investigations géotechniques et les opérations de diagnostics archéologiques viennent compléter les inventaires écologiques de grande ampleur déjà entamés en 2023, et, début 2025 en Gironde et dans les Landes. En 2025, plus de 1 300 sondages ont ainsi été réalisés en Haute-Garonne, Tarn-et-Garonne et Lot-et-Garonne.
Pour poursuivre ces sondages et investigations archéologiques dans les zones sensibles, une autorisation environnementale est nécessaire. SNCF Réseau a ainsi déposé un dossier de demande d'autorisation environnementale auprès des services instructeurs. Celui-ci a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale, rendu le 25 septembre, qui, s'il pointe naturellement des pistes d'amélioration, souligne notamment la qualité du travail du maître d'ouvrage et son ambition sur le plan environnemental. La participation du public par voie électronique (PPVE) a ensuite pu se tenir du 27 octobre au 26 novembre, avec près de 3 800 contributions et plus de 30 000 visiteurs sur le site internet.

↓ ZOOM SUR

La participation du public par voie électronique : une nouvelle étape de concertation pour le projet

À la suite de l'enquête publique ayant conduit à la déclaration d'utilité publique de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest, le projet a franchi en 2025 une nouvelle étape de concertation avec l'organisation d'une participation du public par voie électronique (PPVE), menée du 27 octobre au 26 novembre 2025.

Cette procédure réglementaire s'inscrit dans le cadre de l'instruction de la première demande d'autorisation environnementale déposée par l'Agence LNSO. Elle concernait les investigations préalables nécessaires à la poursuite des études sur la future ligne Bordeaux-Toulouse, notamment les sondages géotechniques, les diagnostics archéologiques ainsi que certaines opérations de libération d'emprises dans les secteurs présentant des enjeux environnementaux.

Pendant trente jours, le public a pu consulter le dossier, prendre connaissance des incidences environnementales des opérations envisagées et formuler ses observations. Cette consultation avait pour objectif d'assurer une information transparente des citoyens et de recueillir les contributions des habitants, des associations et des acteurs du territoire avant la décision de l'autorité compétente.

La PPVE constitue une nouvelle phase du dialogue engagé autour de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest. Elle prolonge les différentes démarches de concertation conduites depuis le débat public de 2005, l'enquête publique de 2014 et les consultations organisées lors des précédentes demandes d'autorisation environnementale. Elle témoigne de la volonté des maîtres d'ouvrage et des partenaires du projet de poursuivre une démarche d'information et de participation tout au long de l'avancement des opérations.

À l'issue de la consultation, les services de l'État ont engagé l'analyse des contributions recueillies afin d'établir une synthèse rendue publique. Les observations formulées ont alimenté l'instruction de la demande d'autorisation environnementale qui a été délivrée le 5 février 2026 par les préfets de la Gironde, de la Haute-Garonne, du Lot-et-Garonne et de Tarn-et-Garonne. Cette décision permet d'engager les sondages géotechniques et les diagnostics archéologiques nécessaires à la poursuite du projet.

AFSB EN 2025

1,5 km de voies ferrées renouvelées

8 km de nouvelles caténaires installées

6 mois de travaux pour la réouverture de la halte de Villenave-d'Ornon

+ de 70 opérations exceptionnelles sur la durée des chantiers

LIGNE NOUVELLE · 2025

1 300 sondages

réalisés en Haute-Garonne, Tarn-et-Garonne et Lot-et-Garonne
Avis de l'Autorité environnementale rendu le 25 septembre

PPVE · 27 OCT. - 26 NOV. 2025

3 800

contributions recueillies en 30 jours

SITE INTERNET

30 000

visiteurs pendant la consultation

AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

5 fév. 2026

délivrée par les préfets de la Gironde, de la Haute-Garonne, du Lot-et-Garonne et de Tarn-et-Garonne



Commission gares

Enfin, sur la Ligne Nouvelle Sud-Gironde-Dax, de nouveaux inventaires écologiques ont démarré en début d'année. Le chantier est ainsi une réalité concrète sur l'ensemble des composantes de la LNSO.

Concernant les gares nouvelles, de grandes étapes ont été franchies avec la validation des programmes et la décision d'intégrer les gares dans les contrats de conception-réalisation.

L'année 2025 a donné lieu à d'importants travaux sur les programmes des gares, en concertation avec les territoires concernés. Ceux-ci ont pu être validés, après présentation en Comités territoriaux de suivi des gares, sous l'égide des préfets, puis en Commission gares de la SGPSO en septembre, et prise en compte des retours des territoires.

L'année 2025 a aussi été celle d'une orientation stratégique importante, celle de l'intégration des gares dans les contrats de conception-réalisation (COREA). Les gares de Montauban-Bressols et d'Agen-Brax seront ainsi intégrées dans le COREA Est de la section Bordeaux-Toulouse, tandis que celle de Mont-de-Marsan-Lucbardez sera intégrée dans le COREA Sud-Gironde-Dax. Cette décision, prise au Comité de pilotage du 9 octobre, fait suite à un rapport commandité par la SGPSO auprès de Thierry Dallard, ancien Président du Directoire de la Société des Grands Projets, qui met en évidence les principaux intérêts d'intégrer les gares dans les COREA. Par rapport à un processus type loi MOP, le COREA offre d'importantes garanties en termes de tenue des coûts et des délais. Il permet aussi une meilleure maîtrise des interfaces entre la ligne et la gare (responsabilités croisées dans la conception, cohabitation pendant les travaux), particulièrement importantes pour la LNSO du fait de son profil en long (insertion des gares dans le talus ferroviaire) donc de limiter les risques de dérive des coûts et des délais. Les modalités d'intégration des gares dans les COREA ont, elles aussi, fait l'objet de nombreux échanges avec les territoires, pour garantir l'association de ces derniers et la prise en compte de leurs enjeux.

GARES NOUVELLES · COREA

Montauban-Bressols et **Agen-Brax**

→ COREA Est de la section Bordeaux-Toulouse

Mont-de-Marsan-Lucbardez

→ COREA Sud-Gironde-Dax

Décision prise au Comité de pilotage du 9 octobre 2025

7 Fonctionnement de la SGPSO et ressources humaines

RENOUVELLEMENT D'UNE PARTIE DE L'ÉQUIPE

Suite aux départs du DGA Finances en mars 2025 et du Secrétaire Général en septembre 2025, l'équipe s'est renouvelée avec le recrutement d'un nouveau DGA Finances en avril 2025 et d'une nouvelle Secrétaire Générale Adjointe chargée de la communication en novembre 2025, le poste de Secrétaire Général ayant été pourvu en interne. Le turn-over au sein de l'équipe est de l'ordre d'un agent par an. Les effectifs de la SGPSO restent stables : 8 salariés pour 7,7 ETP.
Les membres de l'équipe sont issus de l'Administration de l'État, des collectivités locales ou du secteur privé, sur des profils à la fois techniques et administratifs. La parité dans les effectifs est toujours recherchée.

LA POLITIQUE RH : UN DOCUMENT UNIQUE POUR LA SGPSO

L'adhésion à un service de médecine de prévention début 2025 a permis de lancer la démarche d'élaboration du premier document unique de la société qui a été présenté et validé par le Directoire réuni en novembre 2025 (décision du Président du Directoire n°P2025-011). Les premières actions en matière de sécurité et prévention au travail ont ainsi pu être lancées.
Pour l'employeur qu'est la SGPSO, il s'agit principalement de prévenir les risques liés au travail sur écran et au travail assis en fournissant le matériel adapté aux salariés.

EFFECTIFS STABLES

8 salariés

pour 7,7 ETP

↓ EXTRAIT DU DOCUMENT UNIQUE : PLAN D'ACTIONS

ACTION(S) DE PRÉVENTION À METTRE EN PLACE	UNITÉ(S) DE TRAVAIL	RESPONSABLE
FÉVRIER 2026		
Mettre à disposition un casque téléphonique	Tertiaire - Ensemble du personnel	L'employeur
Mettre à disposition des repose-pieds	Tertiaire - Ensemble du personnel	L'employeur
Proposer à l'essai une souris inclinée ou verticale	Tertiaire - Ensemble du personnel	L'employeur
Informer et sensibiliser les salariés aux risques et aux bonnes pratiques liées au travail sur écran	Tertiaire - Ensemble du personnel	L'employeur
Élaborer une charte ou mettre en place un accord collectif afin d'encadrer le télétravail régulier	Tertiaire - Ensemble du personnel	L'employeur
S'assurer que les salariés en télétravail disposent des ressources et outils nécessaires à la réalisation de leur activité	Tertiaire - Ensemble du personnel	L'employeur
Mettre à disposition un siège adapté à l'activité bureautique	Tertiaire - Ensemble du personnel	L'employeur
Réaliser et/ou mettre à jour le Document Unique d'Évaluation des Risques Professionnels (DUERP)	Action globale à l'entreprise	L'employeur
Organiser des activités collectives pour renforcer la cohésion des salariés	Tertiaire - Ensemble du personnel	L'employeur

LA POURSUITE DE LA STRUCTURATION DE LA POLITIQUE D'ACHATS

Afin de poursuivre la professionnalisation de ses pratiques en matière d'achats publics, l'établissement public s'est doté d'une politique d'achats formalisée par une décision du Président du Directoire (n°P2025-012 du 8 décembre 2025). Il s'agit d'assurer une meilleure traçabilité des achats, notamment de prestations d'études et d'expertises, dès le premier euro, depuis la mise en concurrence (y compris sans publicité) jusqu'à la clôture de la prestation. Un bilan annuel sera prochainement présenté à la Commission des contrats.
Par ailleurs quatre procédures de marché avec publicité ont été lancées dont deux ont abouti à une contractualisation en 2025 après consultation de la Commission d'Appel d'Offres de la Société. Sur ces quatre procédures, un marché a été déclaré infructueux et une contractualisation a eu lieu en 2026.

MARCHÉS 2025

4 procédures

avec publicité lancées :
2 contractualisées en 2025, 1 déclarée infructueuse, 1 contractualisée en 2026

↓ MARCHÉS ET LOTS ATTRIBUÉS EN 2025

OBJET	TITULAIRE	DURÉE MAX	MONTANT MAXIMUM HT
Création et Mise en œuvre d'un document cadre de financement vert	NATIXIS	1 an (renouvelable 3 fois)	130 000 €
Notation financière privée de la SGPSO	MOODY'S FRANCE	1 an	65 000 €

↓ DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT COURANT 2025

NATURE	MANDATS ÉMIS 2024 (€)	MANDATS ÉMIS 2025 (€)
Matériel et fournitures, locations mobilières	7 407	4 991
Sous-traitance : paie, informatique...	66 602	90 995
Doc, prestation retranscription, traduction, formation...	25 828	27 190
Valorisation et éditions	225 490	294 778
Colloques	11 493	7 000
Missions et réceptions	29 098	60 130
Affranchissement et télécommunications	5 721	9 020
Concours divers (cotisations)	10 000	4 861
Locaux	33 373	36 142
Assurances	776	891
Total	**415 788**	**535 998**

Les dépenses de fonctionnement courant s'inscrivent dans le cadre d'un budget de fonctionnement maîtrisé (cf page 14). Quelques lignes sont en augmentation par rapport à l'année précédente en raison du lancement de chantiers spécifiques. Par exemple, pour les lignes sous-traitance et affranchissement, l'augmentation est liée à l'acquisition d'un logiciel de gestion de la Taxe Additionnelle à la Taxe de Séjour et au lancement d'une opération de communication sur la TATS auprès des touristes et hébergeurs.

Les lignes « Valorisation et éditions » et « Missions et réceptions » incluent des dépenses liées à la valorisation de la LNSO qui font l'objet d'une refacturation à hauteur de 50 % auprès des services de l'État dans le cadre d'une convention de financement groupée. Leur augmentation traduit l'accélération des actions en matière de communication et participation engagées en 2025.

↓ DÉPENSES D'INVESTISSEMENT COURANT 2025

NATURE	MANDATS ÉMIS 2024	MANDATS ÉMIS 2025
Concessions et droits assimilés	2 158	0
Matériel de bureau et matériel informatique	4 161	3 697
Mobilier	2 165	0
Total	**8 484**	**3 697**

Comme en 2024, l'essentiel des investissements courants de la Société réalisés en 2025 a porté sur l'achat de matériel informatique pour les salariés.

8 La valorisation de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest

DES AVANCÉES MAJEURES POUR LA VALORISATION PARTENARIALE DE LA LNSO

La valorisation de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest a connu en 2025 une accélération majeure, accompagnant l'entrée progressive du projet dans une nouvelle phase de réalisation.

Dans le cadre de la mission confiée par le Comité de pilotage, la SGPSO a poursuivi la coordination et la mise en œuvre de la stratégie de valorisation de la LNSO aux côtés de l'État, de SNCF Réseau, de SNCF Gares & Connexions et des collectivités partenaires.

L'année a été marquée par plusieurs avancées structurantes. La stratégie de communication globale a été déployée à travers des actions de relations presse, la préparation d'une première vague de campagne institutionnelle à destination du grand public, des événements de terrain et une présence renforcée sur les supports digitaux.

La démarche participative engagée à l'échelle du projet* a notamment franchi une nouvelle étape, favorisant l'information et le dialogue avec les acteurs des territoires concernés. L'enjeu était d'inciter les acteurs à se mobiliser pour préparer l'arrivée de la ligne, pour optimiser les effets positifs qu'elle génère et conduire à une réelle amélioration dans la vie des territoires et leurs habitants.

↓ LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE POURSUIVAIT 3 OBJECTIFS

1. Recueillir les visions des acteurs en termes de transformations des territoires en lien avec la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest ;
2. Susciter, accompagner l'émergence et la mise en œuvre de projets et de dynamiques nouvelles par et pour les acteurs des territoires, en termes d'environnement et de développement socio- économique à court, moyen et long termes ;
3. Enrichir, affiner et améliorer les actions prévues par les partenaires financeurs et maîtres d'ouvrage en faveur des transformations attendues.

↓ ELLE S'EST DÉROULÉE EN 5 ÉTAPES DE FÉVRIER 2025 À DÉBUT 2026



↓ LES CHIFFRES CLÉS DE LA PARTICIPATION 2025

INVITÉS
1 400
acteurs invités

UNIVERSITÉS
4
universités partenaires

IDÉES
539
idées d'actions à déployer pour l'insertion de la LNSO

PARTICIPANTS AUX ATELIERS PARTICIPATIFS
290
participants**

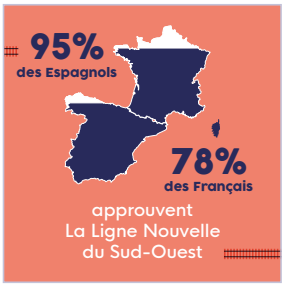
ÉTUDIANTS
10
groupes d'étudiants

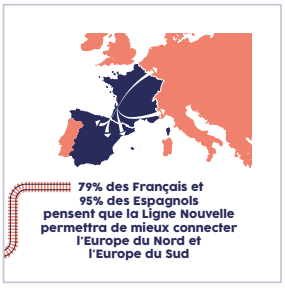
* Pour en savoir plus sur la démarche participative, voir https://www.ln-so.fr/fr/mediatheque/document

** Élus et agents des collectivités, acteurs institutionnels, représentants associatifs, représentants du monde économique, étudiants, jeunes actifs… issus de tous les territoires concernés par la LNSO.

Sondage Odoxa
(octobre 2025)







↓ ZOOM SUR LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU SONDAGE

La SNCF, avec le financement de la SGPSO et de l'État, a confié à Odoxa la réalisation d'une nouvelle enquête d'opinion afin de mesurer la perception de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest. Ce sondage confirme un soutien très largement majoritaire au projet, tant à l'échelle nationale que dans les territoires directement concernés.

L'étude révèle que **76 % des Français** et **87 % des habitants du Sud-Ouest** se déclarent favorables à sa réalisation. Elle met également en évidence une forte attente quant aux bénéfices du projet pour les déplacements du quotidien, l'attractivité économique des territoires et le renforcement des liaisons ferroviaires entre les grandes métropoles du Sud-Ouest.

Le sondage souligne également que **70 % des habitants du Sud-Ouest** considèrent que le projet aura un impact positif sur leur vie quotidienne. Les répondants identifient notamment des améliorations en matière de mobilité, de desserte ferroviaire et de développement territorial.

Ces résultats traduisent l'adhésion durable des habitants aux objectifs poursuivis par le projet : rapprocher les territoires, favoriser le report modal vers le rail et accompagner le dynamisme économique et démographique du Sud-Ouest.

LES FRANÇAIS

76 %

se déclarent favorables
à la réalisation de la LNSO

LES HABITANTS DU SUD-OUEST

87 %

se déclarent favorables à sa réalisation

VIE QUOTIDIENNE

70 %

des habitants du Sud-Ouest
considèrent que le projet aura
un impact positif sur leur vie quotidienne

UNE VISIBILITÉ ACCRUE DE LA LNSO À TOUTES LES ÉCHELLES GRÂCE AUX ACTIONS DE LA SGPSO

En parallèle, la SGPSO a renforcé son rôle de porte-voix du projet à l'échelle locale, nationale et européenne, notamment à travers ses participations à des rendez-vous institutionnels, contribuant à faire connaître les bénéfices de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest pour la mobilité, la cohésion territoriale et la transition écologique.

À l'échelle locale, afin d'accompagner la mise en œuvre de la taxe additionnelle à la taxe de séjour (TATS), entrée en vigueur le 1er janvier 2024 dans les territoires concernés par la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest, la SGPSO a conduit une campagne d'information à destination des visiteurs et des professionnels de l'hébergement.

La campagne d'information sur la taxe additionnelle à la taxe de séjour

Cette démarche avait pour objectif d'expliquer le rôle de cette contribution, intégralement affectée au financement des lignes nouvelles entre Bordeaux, Toulouse et Dax, et d'en favoriser l'appropriation par les différents publics. Au-delà de son caractère fiscal, cette campagne visait à mettre en évidence les bénéfices attendus du projet pour l'attractivité, l'accessibilité et le développement des territoires.

Une attention particulière a été portée aux hébergeurs, acteurs essentiels dans la diffusion de l'information auprès des visiteurs. Des outils simples et directement mobilisables ont été conçus afin de leur permettre de relayer les messages de manière pédagogique, tout en limitant les contraintes liées à leur activité.

Déployée dans les 208 communes et intercommunalités concernées, réparties sur 11 départements et représentant plus de 10 000 hébergements, la campagne s'est appuyée sur une identité graphique originale déclinée en plusieurs supports : courriers d'information, dépliants, affiches et cartes postales, complétés par des contenus numériques accessibles via un QR code.

Le dispositif a permis la diffusion de 400 000 dépliants, 200 000 cartes postales et 19 500 affiches, distribués notamment auprès de 6 900 hébergeurs et dans 135 offices de tourisme. En 2025, la taxe additionnelle à la taxe de séjour a permis de collecter 20,4 millions d'euros au bénéfice du financement de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest.







Campagne TATS

↓ LA CAMPAGNE TATS EN CHIFFRES

TATS 2025

20,4 M€

collectés au bénéfice du financement de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest

208
communes et intercommunalités

+ de 10 000
hébergements

200 000
cartes postales

6 900
hébergeurs

11
départements

400 000
dépliants diffusés

19 500
affiches

135
offices de tourisme

Au niveau national et européen,

la SGPSO s'est attachée à renforcer la visibilité du projet dans la presse, ce qui s'est traduit par la diffusion de 8 communiqués de presse, d'une conférence de presse aux côtés du coordonnateur européen du Corridor Atlantique, ainsi qu'une dizaine d'interviews accordées à des médias nationaux, régionaux et spécialisés.

Sur les réseaux sociaux, la dynamique de visibilité s'est poursuivie avec une communauté LinkedIn atteignant près de 3 000 abonnés, soit 870 nouveaux abonnés sur l'année, et 136 046 impressions générées par les publications de la SGPSO.

PRESSE

8
communiqués de presse
et une conférence de presse aux côtés du coordonnateur européen du Corridor Atlantique

LINKEDIN

3 000
abonnés
dont 870 nouveaux sur l'année

MÉDIAS

≈10
interviews accordées

IMPRESSIONS

136 046
générées
par les publications

9 Actions spécifiques 2025

LA SIGNATURE DU PREMIER PRÊT DE LA SOCIÉTÉ

Ce premier emprunt de 50 M€ auprès de la Banque des Territoires est une étape majeure pour la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest. La SGPSO prouve aujourd'hui sa capacité à trouver et sécuriser des sources de financement sur 40 ans, et démontre, comme elle le fait depuis 3 ans, la capacité d'un établissement public à assurer le financement et le développement des grandes infrastructures de transport. Cette nouvelle étape illustre l'implication des collectivités territoriales rassemblées dans la SGPSO pour faire avancer ce projet de manière très concrète et en garantir un financement pérenne. Rappelons-le, la LNSO est vitale pour désenclaver la région Occitanie et la région Nouvelle-Aquitaine et développer les mobilités décarbonées au quotidien. Soutenu par 87 % des habitants du Sud-Ouest, c'est un projet engagé, attendu et financé.

> Projet stratégique à l'échelle nationale, la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest répond au besoin croissant de mobilité sur un territoire dynamique et vise particulièrement à améliorer les conditions d'accès à la métropole toulousaine, en plein développement démographique et économique au regard du rôle joué par ce territoire pour les secteurs de l'aéronautique, de la défense et de la souveraineté. Ce premier emprunt d'amorçage illustre la volonté de la Banque des Territoires d'accompagner ce projet très structurant, la relation de grande proximité construite avec la SGPSO dès sa création et l'engagement de la Banque des Territoires pour développer une mobilité décarbonée.
>
> **Antoine Saintoyant**
> **Directeur de la Banque des Territoires**

> Jour après jour, les faits prouvent que le Grand Projet du Sud-Ouest est entré dans une phase concrète et opérationnelle. L'emprunt engagé auprès de la Banque des Territoires, partenaire historique des collectivités, acte une avancée supplémentaire pour poursuivre les travaux ferroviaires à l'entrée de Bordeaux et de Toulouse, qui profiteront aussi bien aux trains de longue distance qu'aux futurs services express métropolitains.
>
> **Jean-Luc Moudenc**
> **Président de Toulouse Métropole**
> **Vice-président de la SGPSO**
> **Président de la Commission d'Ingénierie Financière (CIF)**

Signature de l'emprunt le 10 octobre 2025,
Alain Rousset / Antoine Saintoyant



LA RÉSILIENCE CLIMATIQUE ET MOBILITÉ DURABLE : L'EUROPE AUX CÔTÉS DE LA LNSO



Visite des AFNT par une délégation européenne

Les 2 et 3 décembre, Toulouse a accueilli les partenaires de la LNSO à l'occasion d'un groupe de travail consacré à la résilience climatique des infrastructures de transport des corridors méditerranéen et atlantique. Ces échanges ont permis de partager les enjeux et les bonnes pratiques en matière d'adaptation des grandes infrastructures européennes aux effets du changement climatique.

La première journée a notamment été marquée par une visite du chantier des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse, en présence de Mathieu Grosch, coordonnateur européen du Corridor Méditerranéen, François Bausch, coordonnateur européen du Corridor Atlantique, Carole Delga, présidente de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée, ainsi que des partenaires de la LNSO.

La SGPSO a également pris part aux travaux consacrés à l'adaptation locale et à la robustesse des nouvelles lignes à grande vitesse. Guy Kauffmann est intervenu aux côtés des représentants de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, de SNCF Gares & Connexions, de la Région Ligurie et du Corridor Atlantique.

Conçue pour plusieurs décennies, la LNSO intègre dès sa conception les évolutions climatiques attendues à l'horizon 2050-2080. Inondations, mouvements de terrain ou encore variations de température constituent autant de paramètres pris en compte pour renforcer la robustesse et la pérennité de l'infrastructure.

Cette démarche d'anticipation constitue un enjeu majeur pour garantir, sur le long terme, la fiabilité de la ligne, la continuité du service et la sécurité des circulations. Elle inscrit pleinement la LNSO dans les ambitions européennes en faveur d'infrastructures de transport plus résilientes et adaptées au changement climatique.

Au-delà des réponses techniques, ces échanges européens ont ainsi permis de conforter une ambition commune : concevoir les grandes infrastructures de demain en intégrant, dès aujourd'hui, les impératifs de résilience et d'adaptation climatique.

L'EUROPE AUX CÔTÉS DE LA LNSO

Cette visite réaffirme le soutien de l'Europe au projet et sa volonté d'unir leurs forces pour concrétiser la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest et connecter l'Espagne en franchissant ainsi une étape décisive pour la mobilité durable à l'échelle européenne.



Guy Kauffmann lors du forum résilience climatique du 3 décembre 2025

RENDEZ-VOUS LA FABRIQUE : FÉDÉRER LA COMMUNICATION AUTOUR DE LA LIGNE NOUVELLE DU SUD-OUEST

En février 2025, la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest est entrée dans une nouvelle phase avec le passage du statut de projet à celui de chantier. Cette évolution majeure s'est accompagnée d'une nouvelle identité graphique et d'une stratégie de communication renouvelée, destinées à mieux incarner l'entrée dans la phase opérationnelle.

À l'initiative de la SGPSO, en partenariat avec l'État, les régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine ainsi que SNCF Réseau, une journée de travail a réuni les équipes de communication des principaux partenaires du projet (Préfectures de département et les collectivités membres de la SGPSO). Baptisée « Rendez-vous la Fabrique », cette rencontre avait pour objectif d'harmoniser les messages, de partager les outils de communication et de renforcer la valorisation collective de la LNSO auprès des différents publics.

À l'issue de cette journée, un ensemble de supports communs a été mis à disposition des partenaires afin d'assurer une communication cohérente et partagée sur l'ensemble du territoire.

Cette démarche marque une étape importante dans la structuration de la communication autour de la LNSO. Elle traduit la volonté des partenaires de porter une parole commune, claire et pédagogique afin d'accompagner l'entrée du projet dans sa phase de réalisation.

POUR LE GRAND PUBLIC

- une plaquette institutionnelle présentant la LNSO et des fiches techniques ;
- une vidéo institutionnelle de présentation du projet ;
- une vidéo « persona » illustrant les usages et les bénéfices attendus de la Ligne Nouvelle pour les futurs voyageurs.

POUR LES PARTENAIRES ET LES SERVICES DE COMMUNICATION

- un guide de communication définissant les messages, les éléments de langage et les bonnes pratiques pour accompagner la promotion du projet.

FÉVRIER 2025

Du statut de projet à celui de chantier

nouvelle identité graphique
et stratégie de communication renouvelée





Affiches de la campagne de communication 2026

Rendez-vous la Fabrique
(journée de travail des équipes de communication)

10 Perspectives

CONSOLIDER UN MODÈLE DE FINANCEMENT DURABLE : UNE PHASE DE CROISSANCE IMPORTANTE

Après la mise en place de son premier emprunt auprès de la Banque des Territoires et l'adoption d'un cadre de financement vert, la SGPSO poursuivra en 2026 la consolidation de son modèle financier afin d'accompagner les prochaines étapes de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest.
Cette stratégie reposera sur la poursuite de la mobilisation des partenaires financiers, la sécurisation des ressources nécessaires au projet ainsi que le recours à des solutions de financement diversifiées, adaptées au rythme de son avancement. Elle contribuera à garantir un financement soutenable, tout en assurant la visibilité indispensable au lancement des opérations à venir.

LES PRIORITÉS FINANCIÈRES

Consolider les recettes :

- Consolider les emprunts d'amorçage à des conditions compétitives
- Préparer les futures levées de fonds auprès de la BEI et des banques commerciales, avec un objectif 100 % vert
- Poursuivre la mise en place des CFI : signature des conventions pour la Ligne Nouvelle Bordeaux-Toulouse et les gares nouvelles (Montauban, Agen, Mont-de-Marsan)

LES DÉFIS À RELEVER

- Gestion des délais
- Contexte économique : Inflation et hausse des coûts des matériaux (nécessité de scénarios de stress actualisés)

LANCEMENT DES APPELS À CANDIDATURES DES CONTRATS DE CONCEPTION-RÉALISATION

L'année 2026 devrait marquer une étape majeure avec le lancement des appels à candidatures des contrats de conception-réalisation (COREA) de la section Bordeaux-Toulouse. Cette séquence ouvrira une nouvelle phase opérationnelle du projet et constituera un jalon déterminant en vue du démarrage des travaux.
Aux côtés de SNCF Réseau, maître d'ouvrage, la SGPSO poursuivra son accompagnement des principales échéances du projet, en veillant à réunir les conditions nécessaires au bon déroulement des procédures et au respect du calendrier.
Le lancement des consultations permettra d'engager le dialogue avec les entreprises candidates et de franchir une étape décisive dans la réalisation de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest.

RENFORCER LA VISIBILITÉ ET L'APPROPRIATION DU PROJET

Avec le lancement de la première campagne de communication grand public et la poursuite des démarches de dialogue avec les territoires, la SGPSO veillera au développement d'une communication de proximité destinée à accompagner les différentes étapes du projet.
Cette stratégie reposera sur la poursuite des campagnes d'information, le développement des actions de participation, le renforcement des relations avec les médias ainsi que la production de nouveaux outils pédagogiques destinés à mieux faire connaître les bénéfices de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest.
La SGPSO poursuivra également son action auprès des partenaires institutionnels, des collectivités territoriales et des instances européennes afin de renforcer la visibilité du projet et de conforter son inscription parmi les grandes infrastructures ferroviaires européennes.

GARES NOUVELLES

3 conventions
Montauban, Agen, Mont-de-Marsan

COREA BORDEAUX-TOULOUSE

2026
l'année des appels à candidatures et de la consolidation financière

Un projet ancré dans son territoire et l'Europe

2025 a confirmé, s'il en était besoin, que la LNSO n'est plus un projet, mais un chantier :

FINANCIÈREMENT

Un modèle équilibré, combinant contributions publiques, fiscalité innovante et emprunts, avec des recettes supérieures aux prévisions.

OPÉRATIONNELLEMENT

Des travaux visibles (AFNT, AFSB) et une accélération des dépenses (+114 %).

STRATÉGIQUEMENT

Une dimension européenne renforcée (120 M€ de fonds UE) et une gouvernance solide (24 collectivités, État, SNCF Réseau).

PROCHAINE ÉTAPE

2026 **sera l'année des appels à candidatures sur la LNSO et de la consolidation financière, pour un projet qui révolutionnera les mobilités décarbonées du Sud-Ouest et de l'Europe.**



L'année 2025 aura marqué une nouvelle étape dans la montée en puissance de la Société du Grand Projet du Sud-Ouest.

Alain Rousset

Président de la Région Nouvelle-Aquitaine
Ancien Président de la SGPSO

> **La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest, c'est l'avenir en mouvement.**

Contacts

SGPSO
Secrétariat général
8, esplanade Compans Caffarelli 31000
Toulouse
sgpso@sgpsudouest.fr
06 84 04 94 63
sgpsudouest.fr

SOCIÉTÉ DU GRAND PROJET FERROVIAIRE SUD-OUEST

Directeur de la publication : Guy Kauffmann
Conception et réalisation : SGPSO et Studio Isuklo
Crédits photos : Alban Gilbert - Nouvelle-Aquitaine, Antoine Darnaud - Occitanie,
Léo Arcangelli - Occitanie, Benoît Lemozit.
Sources : SGPSO, SNCF R