



Communiqué de presse¹

Ligne Nouvelle du Sud-Ouest : les engagements pris doivent être honorés !

Toulouse, le 19 février 2026

Face à certaines interrogations qui s'expriment depuis le début de l'année sur le financement de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (LNSO), Eurosud TEAM appelle l'État à sécuriser sans ambiguïté sa participation pour assurer la continuité d'un projet d'ores et déjà engagé au nord de Toulouse (AFNT) et au sud de Bordeaux (AFSB).

L'autorisation environnementale d'opérations préalables aux travaux de la ligne nouvelle vient d'être signée par le Préfet coordonnateur, confirmant la conformité du projet aux exigences réglementaires et environnementales et « la volonté de l'Etat de poursuivre le projet »².

Dans ce contexte, il ne s'agit plus de débattre de son opportunité, mais d'en garantir la mise en œuvre dans la stabilité et la cohérence aux cotés des collectivités, de la SGPSO et du maître d'ouvrage SNCF Réseau.

Une nécessité démographique et économique

L'Occitanie et la Nouvelle-Aquitaine figurent parmi les régions les plus dynamiques de France. Respectivement 4^{ème} et 3^{ème} régions les plus peuplées, après l'Île de France et Auvergne Rhône Alpes, elles accueillent plus de 100 000 habitants supplémentaires chaque année. Toulouse est probablement devenue la 3^{ème} ville de France avant Lyon en 2025³.

Cette croissance démographique soutenue accroît la pression sur les infrastructures existantes. Sans capacités nouvelles, la saturation du réseau ferroviaire s'accroîtra, au détriment des mobilités du quotidien, du report modal du fret sur le rail, de l'attractivité économique et touristique et des objectifs climatiques.

La LNSO est un investissement d'anticipation indispensable pour accompagner durablement le développement du Sud-Ouest européen.

Un impératif d'équité territoriale

La LNSO relève d'un principe fondamental de notre nation : l'équité territoriale.

Aujourd'hui, les collectivités d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine assument près de 40 % du financement du projet — un niveau d'engagement exceptionnel. Elles ont également contribué à hauteur de 300 millions d'euros au financement de la liaison Tours–Bordeaux. C'est sans comparaison avec les contributions des collectivités apportées aux LGV Est, Bretagne–Pays de la Loire et Tours–

¹ Cette déclaration est également adressée au Chef de l'Etat, au Premier Ministre, ainsi qu'au Ministre chargé des Transports.

² Communiqué de presse de la Préfecture de Région Occitanie – 06/02/2026

³ Les derniers chiffres de l'Insee datent de 2023 et affichent 519 000 habitants pour Lyon et 514 800 pour Toulouse mais Toulouse croît beaucoup plus vite (+6000/an vs +500/an) ce qui laisse augurer qu'elle sera prochainement la 3^{ème} ville de France.

Bordeaux mises en service en 2017. Il est bon de rappeler que l'Etat a financé 100% des LGV Paris-Lyon, Paris-Lille, Paris-Marseille.

Cet effort inédit impose un principe simple : le respect des collectivités qui se sont engagées et l'égalité de traitement entre les grandes régions françaises, moteurs de notre économie.

Une exigence de cohérence au plus haut niveau

La Société du Grand Projet du Sud-Ouest (SGPSO) dispose d'une fiscalité dédiée spécifique, en vigueur depuis trois ans, traduisant l'engagement concret des territoires.

Les autorisations administratives sont désormais obtenues. Les collectivités ont pris leurs responsabilités. L'État, par la voix du Premier ministre Jean Castex en avril 2021, a confirmé son engagement en faveur de la réalisation du projet. De plus, les études démontrent qu'il dégagera des recettes conséquentes dès sa mise en service en 2032.

En revanche, le recours à un partenariat public-privé, parfois évoqué pour pallier les contraintes budgétaires de l'Etat, entraînerait mécaniquement un surcoût significatif et de long terme et des délais de réalisation supplémentaires difficilement supportables pour nos territoires qui peinent à répondre aux besoins de mobilité et de croissance des populations. D'autres solutions de financement existent, permettant de lisser dans le temps (40 ans) la participation de l'État tout en préservant la maîtrise publique du projet et le respect du calendrier.

Enfin, dans la perspective de publication des conclusions du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) attendues fin mars, **Eurosud TEAM tient à rappeler en préalable que si le COI a vocation à hiérarchiser et à planifier les projets futurs, il ne lui appartient pas de remettre en cause ceux qui sont engagés, autorisés et contractualisés.**

La LNSO est un projet acté, inscrit dans les trajectoires régionales, nationales et européennes.

Au moment où la France affirme son ambition en matière de transition écologique, de compétitivité européenne et d'équilibre territorial, le Sud-Ouest ne peut devenir une variable d'ajustement budgétaire.

Eurosud TEAM appelle l'État à confirmer clairement la poursuite de la LNSO et à respecter les engagements pris.

« Le Sud-Ouest ne demande pas un traitement de faveur, mais l'égalité de traitement avec les autres grandes régions françaises. Les collectivités ont pris leurs responsabilités. L'État doit maintenant honorer les siennes », déclare Jean-Louis Chauzy, président d'Eurosud TEAM.

La crédibilité de la parole publique et l'équité entre les territoires sont en jeu.

Contact presse – Eurosud TEAM

Cormier Valérie – 06 15 09 61 46 – valerie.cormier@eurosudteam.com
101 boulevard de Suisse – Immeuble Le Vincennes – 31200 TOULOUSE