

**LA LIGNE
NOUVELLE
DU SUD-OUEST**



La concrétisation
ferroviaire d'un
avenir durable

Les dates clés de la LNSO



2005 - 2006	Débats publics
2007 - 2008	Engagement des études
2009 - 2014	Études et concertation
2015 - 2016	Études et déclarations d'utilité publique de la Ligne Nouvelle, des Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse (AFNT) et des Aménagements Ferroviaires du Sud de Bordeaux (AFSB)
2017 - 2020	Acquisitions foncières et Études détaillées
2021 - 2022	<ul style="list-style-type: none">• Plan de financement État, collectivités et SNCF• Création de l'Établissement public des collectivités, la SGPSO• Création de l'Agence GPSO de la SNCF
2023 - 2024	<ul style="list-style-type: none">• Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et au Sud de Bordeaux : autorisations environnementales et début des travaux• Ligne Nouvelle : lancement des investigations géotechniques et diagnostics archéologiques• Gares Nouvelles : fin des études préliminaires, premières concertations
2025 - 2026	<ul style="list-style-type: none">• Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et au Sud de Bordeaux : mise en service partielle des AFNT et des AFSB• Ligne Nouvelle : études détaillées, travaux de réseaux• Gares Nouvelles : début de la conception
2027	Finalisation des études de conception détaillée de la Ligne Nouvelle
2028	Début des travaux de la Ligne Nouvelle et des Gares Nouvelles
2031 - 2032	Mise en service des AFNT et des AFSB
2032	Mise en service de la section Toulouse-Bordeaux
2034 - 2035	Mise en service de la section Sud-Gironde-Dax (meilleure hypothèse)

La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (LNSO) cultive la liberté de mouvement en Occitanie et en Nouvelle-Aquitaine comme en Europe. Attendue et souhaitée par la grande majorité* des habitants du Sud-Ouest, de France et d'Espagne, la création de cette nouvelle connexion ferroviaire ouvre la voie à de nouvelles façons de se déplacer, de vivre, de travailler, d'étudier ou de faire du tourisme, d'accéder à ses proches, à la santé, ainsi qu'aux loisirs.

La première phase de ce chantier comprend la réalisation d'une ligne et de quatre gares et haltes nouvelles sur les liens Bordeaux – Toulouse – Dax depuis et vers l'Espagne.

La section Toulouse – Bordeaux sera mise en service en 2032 et marquera un tournant pour le territoire en proposant des solutions pour un avenir durable et responsable.

**87% (Source Odoxa 2025)*

2 régions et
5 départements
desservis

15 départements
concernés

2 métropoles
+ connectées et + attractives

24
collectivités du Sud-Ouest
contributeuses à hauteur de 40%

L'État
contributeur à hauteur de 40%

L'Europe
attendue à hauteur de 20%

358 km
de voies nouvelles en phase 1
(Toulouse – Bordeaux – Dax)

91 km
de ligne nouvelle en phase 2
(Dax – Espagne)

3 gares nouvelles
(Montauban, Agen, Mont-de-Marsan),
2 nouvelles haltes (Sud Gironde en phase 1, Côte Landaise en phase 2)

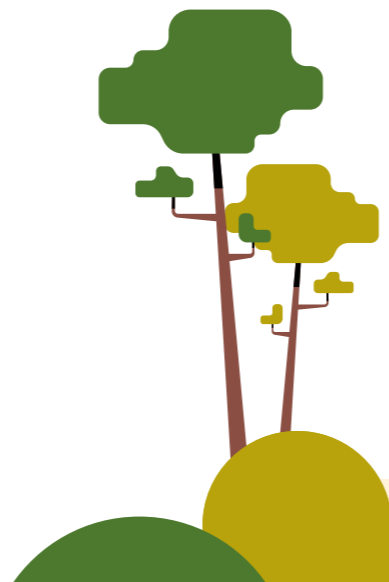
4 opérations
interconnectées

- Les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT)
- Les Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB)
- La Ligne Nouvelle Toulouse – Bordeaux – Dax
- Les gares et haltes nouvelles

1h de gagnée
entre Toulouse et Bordeaux

14 milliards d'euros
d'investissement 100% public pour les 200 prochaines années au moins.

Cet investissement financé sur 40 ans représente 7% des investissements ferroviaires prévus en France en tendance. En comparaison, les dépenses sur le réseau routier en France seraient en tendance moyenne sur cette période de 664 milliards d'euros.



8 faits sur la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (LNSO)



Fait n°1 :

LA LNSO EST UN CHANTIER

Les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT) et les Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) sont lancés. **Ces étapes marquent le passage de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest, de projet à chantier.** La réalisation de ces deux tronçons signe le commencement d'une nouvelle ère pour le ferroviaire sur le territoire occitan et néo-aquitain. Premières briques des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM, composante RER Métropolitains), ces deux aménagements autorisent également des cadencements plus réguliers avec une fréquence élevée, jusqu'au quart d'heure en heure de pointe, depuis et vers Langon et Montauban respectivement.

Fait n°2 :

LA LNSO SE CONSTRUIT EN RESPECTANT AU MIEUX LA BIODIVERSITÉ

L'ensemble des partenaires sont exigeants et extrêmement vigilants quant au respect des niveaux requis de protection environnementale et de préservation de la biodiversité.

Les études préalables ont justement permis d'imaginer un tracé évitant au maximum les zones densément peuplées et les zones naturelles sensibles.

La démarche ERC « Éviter, Réduire, Compenser », guide l'ensemble de la conception du projet.

La ligne nouvelle évitera le plus possible les sites à enjeux et n'imperméabilisera pas les sols contrairement à d'autres types d'infrastructures.

Avec la compensation, 2 fois plus d'hectares seront renaturés que de surfaces naturelles impactées.



Fait n°3 :

LA LNSO EST ÉCOLOGIQUE

La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest est l'alternative évidente aux modes de transports polluants et émetteurs de gaz à effet de serre tels que la voiture ou l'avion. Dès sa mise en service, grâce aux politiques de mobilité et de transferts modaux inter-régionaux, français et européens, elle permettra un changement de pratiques.

Les changements de comportement encouragés entraîneront une diminution immédiate et durable des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire.

Un trajet en train émet en moyenne 90 % de CO₂ en moins que lorsqu'il est effectué en voiture.

De plus, selon le dernier rapport du GIEC, la distance optimale pour que les services TGV soient compétitifs par rapport à l'aérien se situe entre 400 et 800 km, c'est le cas de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest !

Concomitamment, les habitants du Sud-Ouest respireront un air d'une bien meilleure qualité.

Fait n°4 :

LA LNSO EST LA LIGNE DES MOBILITÉS QUOTIDIENNES POUR LES HABITANTS DU SUD-OUEST

Avec plus de 12 millions d'habitants, la Nouvelle-Aquitaine et l'Occitanie font partie des aires régionales les plus peuplées et les plus attractives du pays.

Les deux grandes métropoles, Toulouse et Bordeaux, bénéficient de plus d'une croissance forte et régulière de leur nombre d'habitants. Les axes routiers et les transports collectifs s'en trouvent saturés.

Grâce au doublement des voies ferrées, la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest libérera des sillons de circulation sur la ligne actuelle et en créera de nouveaux sur la nouvelle voie.

C'est la seule solution pour avoir plus de trains du quotidien : à l'heure actuelle, les trains ne se doublent pas. Si l'on rajoute des trains plus rapides sur la ligne actuelle, il faudrait donc supprimer des TER, ce qui serait contraire à ce que nous souhaitons tous.

Des projets locaux, comme la création de navettes ou de pôles d'échanges multimodaux, viendront connecter tous les territoires du Sud-Ouest à la Ligne Nouvelle.

LA LIGNE NOUVELLE DU SUD-OUEST DOUBLE LES LIGNES :

- 2 services express régionaux métropolitains
- + de TER et plus de trains de fret sur les lignes existantes
- + de TGV sur la ligne nouvelle
- + de liens intra-régionaux et nationaux
- + de points de connexions aux territoires
- + de liens transfrontaliers et longue distance

Fait n°5 :

LA LNSO EST GARANTE DE LA SOLIDARITÉ TERRITORIALE DANS LE SUD-OUEST, EN FRANCE ET EN EUROPE

Le Sud-Ouest de la France est le carrefour du Sud-Ouest de l'Europe. Pourtant, le manque de connexion ferroviaire directe et robuste ne lui permet pas de capitaliser sur cette localisation. **La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest va justement créer ce maillon manquant, en étant le lien entre Lisbonne, Madrid et Paris.**

L'Europe, l'Espagne, le Portugal, comme l'Occitanie et la Nouvelle-Aquitaine, comptent sur la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest.

Au total, 3.5 millions de voyages grande distance sont attendus, dont 1 million sur la ligne créée entre Toulouse et les Landes.



Fait n°7 :

LA LNSO EST CRÉATRICE D'OPPORTUNITÉS ET DE VALEURS

La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest permettra la création de nouvelles opportunités pour les habitants, mais également pour les organismes locaux, privés comme publics. Les territoires nouvellement connectés bénéficieront d'une nouvelle infrastructure qui enrichira leur patrimoine ainsi que d'un sursaut d'attractivité.

Ainsi, cette réalisation bénéficiera directement à l'économie locale.

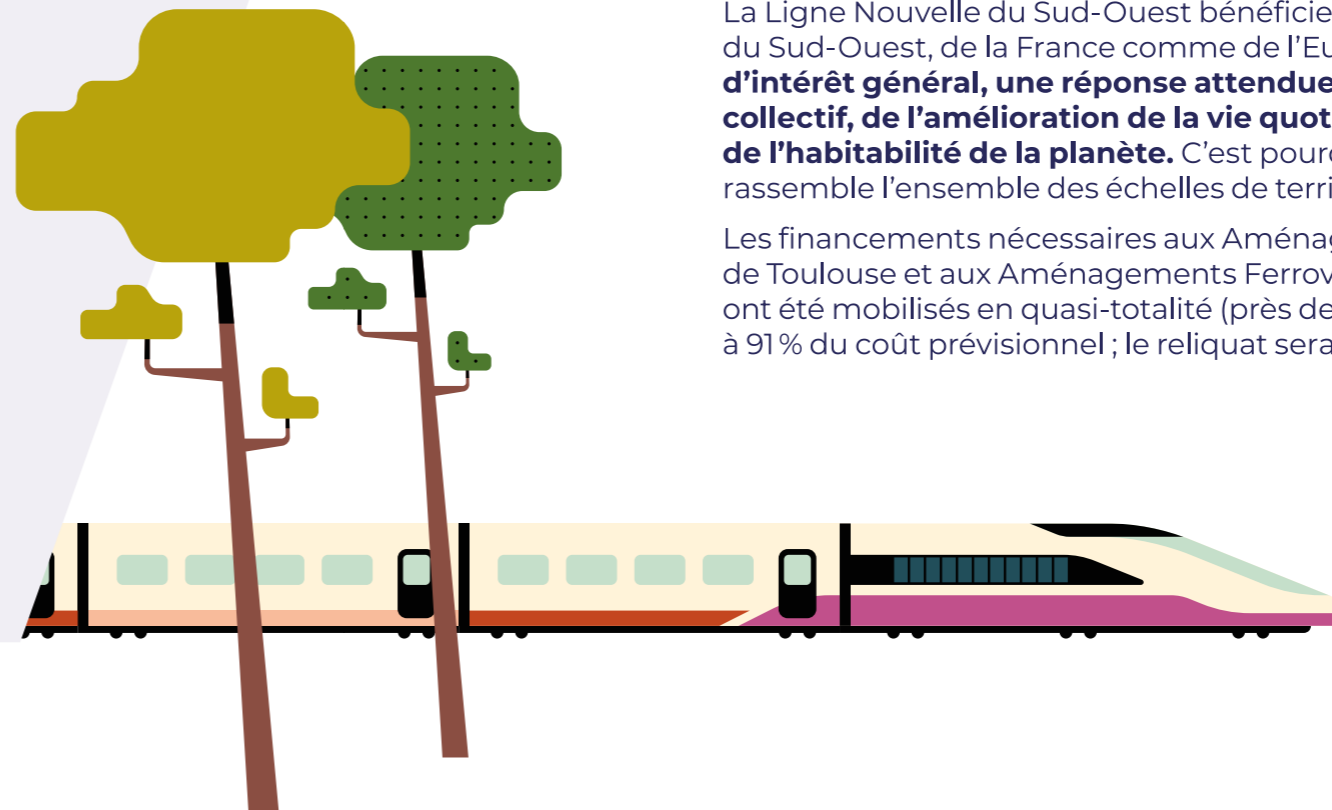
Afin d'amplifier cette nouvelle dynamique, l'Etat et les collectivités ont engagé, en début d'année 2025, un premier financement au titre du Fonds de Solidarité Territoriale (FST), à hauteur de 8 M€. Ce fonds permettra d'accompagner les projets des collectivités et acteurs locaux liés à la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest.

Fait n°6 :

LA LNSO EST L'ALTERNATIVE ÉVIDENTE QUI PERMETTRA UN MEILLEUR ACCÈS AUX AUTRES ET AUX ACTIVITÉS ESSENTIELLES

La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest répondra à tous les besoins pour tous les usagers : **elle permettra de se déplacer pour les études, le travail, les loisirs, la famille, visiter ses relations et ses amis, les rendez-vous médicaux avec des spécialistes par exemple, le tourisme** – depuis ou vers le Sud-Ouest.

Cette nouvelle ligne renforcera en simultané un axe de mobilité déjà populaire : Paris – Bordeaux. Alors qu'aujourd'hui le pourcentage de Ouigo sur cet axe est de 25 %, il sera en 2025 de 35 %, soit une augmentation de 1 500 000 places dans ces TGV grâce à la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest.



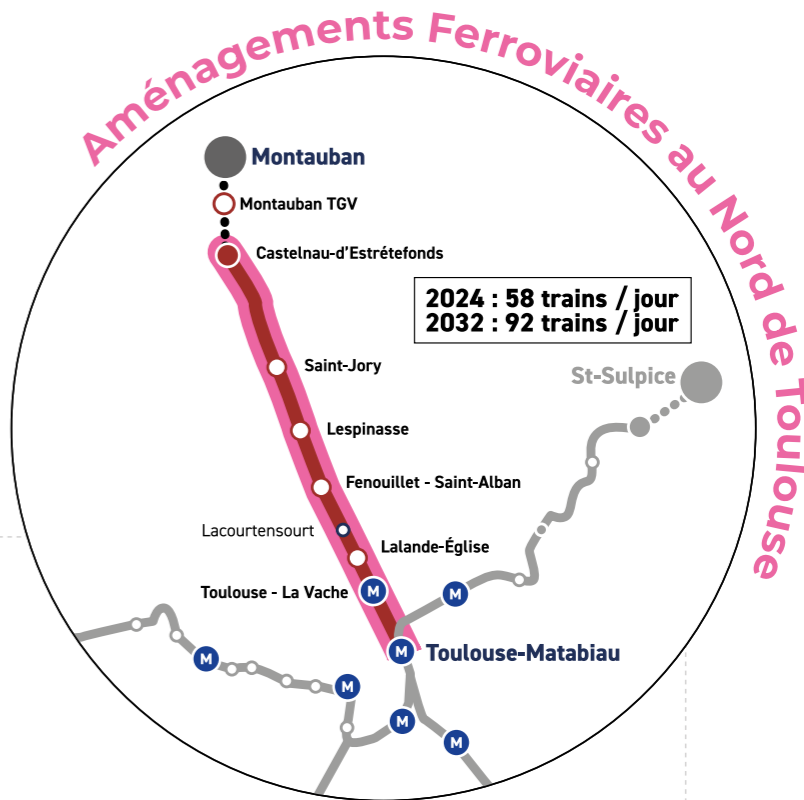
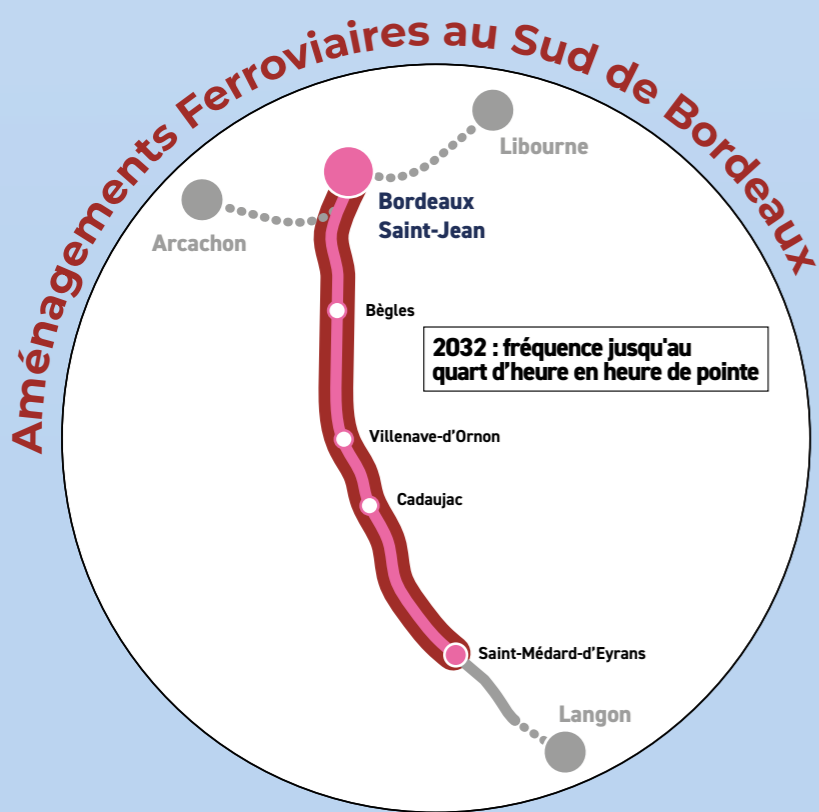
Fait n°8 :

LA LNSO EST LE FRUIT D'UNE PARFAITE COOPÉRATION PUBLIQUE

La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest bénéficiera aux territoires à l'échelle du Sud-Ouest, de la France comme de l'Europe. **Elle est une solution d'intérêt général, une réponse attendue au service du progrès collectif, de l'amélioration de la vie quotidienne et en faveur de l'habitabilité de la planète.** C'est pourquoi l'investissement rassemble l'ensemble des échelles de territoires bénéficiaires.

Les financements nécessaires aux Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse et aux Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux ont été mobilisés en quasi-totalité (près de 2 Mds€ correspondant à 91 % du coût prévisionnel ; le reliquat sera apporté en octobre 2026).

Un projet transfrontalier en Europe



3h10
PARIS ••• TOULOUSE
Vs 7h00 en voiture
ou 4h30 en train

1h
TOULOUSE ••• BORDEAUX
Vs 2h

55 min
BORDEAUX ••• DAX
Vs 1h15

1h30
DAX ••• TOULOUSE
Création de la ligne directe
Vs 4h avec correspondance

PHASE 1

PHASE 2 (en projet)

Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux

Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse

Les bénéfices environnementaux

La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest est l'alternative évidente aux modes de transport polluants. En émettant 50 à 70 fois moins de CO₂ que l'avion ou la voiture thermique, le train se présente comme le mode de transport à privilégier, notamment pour les longues distances.

Dans le 6^e rapport du GIEC en 2023, il est souhaité « *un changement de comportement significatif, avec davantage de vols aériens intérieurs transférés vers le TGV. Pour que les services de TGV soient très compétitifs par rapport au transport aérien, la distance optimale entre les points de départ et d'arrivée se situe approximativement entre 400 et 800 km* » ce qui est le cas de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest sur les liens Paris-Toulouse ou Dax, Madrid-Bordeaux ou Toulouse, Bordeaux-Barcelone ou encore Toulouse-Bilbao.

La création de cette nouvelle connexion facilitera un changement de pratiques nécessaire et souhaité par chacun. Préoccupés à juste titre par la dégradation de l'habitabilité de la planète, les citoyens et les institutions sont en demande de solutions concrètes leur permettant d'apporter, à leurs échelles, une amélioration.

La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest est une de ces réponses.

Au plan national, le secteur des transports est le premier secteur d'émission des gaz à effet de serre (1/3 du total des émissions). Le report modal est donc un levier stratégique important pour lutter contre ces émissions.

Si on se réfère à l'exemple de la LGV Paris-Marseille, l'arrivée de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest permettra un report significatif du trafic routier et aérien vers le rail, alors que la ligne aérienne Paris-Toulouse est régulièrement la plus fréquentée d'Europe.

5 millions
de voyageurs supplémentaires attendus

Ce transfert entraînera une diminution durable des émissions de CO₂.

Ce transfert concerne le déplacement de voyageurs, comme le fret. Ce chantier est en effet un premier pas vers l'accroissement du fret ferroviaire entre la France et l'Espagne, comme entre le Nord et le Sud de l'Europe.

18 %
de fret ferroviaire estimé
(contre 3% actuellement)

Aujourd'hui saturées par la présence de nombreux camions, les autoroutes A63 et A10 au sud et au nord de Bordeaux devraient prendre un vrai bol d'air grâce à la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest.

L'amélioration de la qualité de l'air profitera à l'ensemble du vivant, les êtres humains comme le reste de la biodiversité.

Les bénéfices sociétaux

La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest cultive les nouveaux possibles sur les territoires. Elle se présente comme une véritable opportunité de mobilité pour les habitants du Sud-Ouest, ainsi que pour toutes celles et ceux qui y seront de passage.

De Montauban à Mont-de-Marsan, en passant par Agen, cette nouvelle connexion permettra de désenclaver les villes moyennes.

L'ensemble des collectivités motrices et l'État se sont mis en ordre de marche pour accueillir cette nouvelle infrastructure. En 2025, un Fonds de Solidarité Territoriale permet d'accompagner le développement autour de la ligne.

Grâce à ces nouveaux projets, l'accès à de nouvelles opportunités dans les domaines écologiques, socio-économiques et culturels doit s'améliorer.

Avec chaque année de nouveaux habitants, les deux métropoles et leurs bassins de vie voient eux aussi d'un très bon œil l'arrivée de cette nouvelle navette qui les rapprochera l'une de l'autre.

Celle-ci permettra aussi de désaturer les routes et donc de rendre la mobilité plus agréable pour toutes et tous.

Pour le quotidien et afin d'accueillir au mieux les voyageurs, des pôles d'échanges multimodaux voient le jour autour des gares et haltes de trains régionaux, respectivement 4 au Sud de Bordeaux et 6 au Nord de Toulouse. Ils faciliteront les trajets, notamment des travailleurs et des étudiants, en particulier aux heures de pointe.

En parallèle, la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest permettra la libération de sillons de circulation sur les lignes actuelles et la création de nouveaux sillons sur son linéaire, et ainsi l'augmentation du nombre de trains régionaux et de fret sur l'ensemble du Sud-Ouest.



+12 %

de trains régionaux en Nouvelle-Aquitaine après l'arrivée de la LGV Tours-Bordeaux

Les bénéfices économiques

La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest offre de nouvelles opportunités à l'ensemble des entrepreneurs actuels ou futurs sur le territoire. Cette connexion rapproche les acteurs économiques de nouveaux marchés, de nouvelles activités et favorisera la création de nouveaux services.

En connectant les villes moyennes et leurs bassins de vie avec les deux métropoles, la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest les transforme en points clés. Leur positionnement, à moins d'une heure de Toulouse comme de Bordeaux, apparaît comme parfait pour honorer un grand nombre d'opportunités dans l'optique d'un desserrement économique.

Pour toutes les entreprises évoluant dans les filières d'excellence régionales ou les activités émergentes, notamment dans les domaines agricole et agroalimentaire, aéronautique, santé, ou encore le tourisme et bien d'autres encore, **une évolution devient plus aisée.**

Plus globalement, la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest doit permettre à l'ensemble des territoires concernés par le tracé de bénéficier de retombées économiques positives.

+10 000 emplois locaux

Source : SNCF Réseau.

Par la création de nouvelles connexions en Europe du Nord et de l'autre côté des Pyrénées en Espagne et au Portugal, de nouvelles façons de commercer se développeront.

Filière fortement concernée par la qualité du transport longue distance, la filière touristique bénéficiera de nouvelles parts de marché. La connexion à l'Espagne notamment, lui permettra de proposer ses services à une nouvelle clientèle.

L'arrivée de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest présage le meilleur pour l'ensemble des acteurs économiques du Sud-Ouest.



Gouvernance et financement

Alternative durable, la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest est un investissement d'ampleur pour l'avenir de toutes celles et ceux concernés par son tracé. À l'image de la construction des voies romaines il y a plus de deux millénaires, des canaux il y a plus de trois siècles, de la ligne de chemin de fer il y a deux siècles ou des autoroutes ou aéroports il y a des décennies, ce chantier va développer de nouvelles opportunités pour les communes du Sud-Ouest pour les deux prochains siècles. Ce jalon, actuellement manquant au réseau de grande vitesse européen, renforcera les liens entre l'Espagne et l'hexagone afin de préparer la mobilité du quotidien de demain.

ZOOM SUR LE COLLECTIF

L'État

Contribution : 40 %

L'État assure la cohérence de la politique des transports au niveau national.

Le préfet de la région Occitanie est le préfet coordonnateur de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (LNSO).

Les collectivités du Sud-Ouest

Contribution : 40 %

24 collectivités territoriales d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine se mobilisent concrètement en faveur de la nouvelle ligne. Toutes ont signé aux côtés de l'État un plan de financement pour la phase 1 (Toulouse-Bordeaux-Dax). **SNCF** est également signataire.

Ces collectivités sont regroupées au sein d'un Établissement public, la **SGPSO** (Société du Grand Projet du Sud-Ouest).

Créée par Ordonnance du 2 mars 2022, elle contribue au financement de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest en gérant la participation financière des collectivités. Elle exerce également des compétences d'ingénierie territoriale, d'accompagnement et d'audit des maîtres d'ouvrage, ainsi que de coordination des acteurs, notamment en matière de valorisation.

Dans un esprit de coopération territoriale, la présidence de l'établissement public est assurée en alternance tous les deux ans par la présidente ou le président des Régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine.

L'Europe

Contribution : 20 %

La participation de l'Union Européenne est attendue à cette hauteur dans le financement de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest dans le cadre du Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe.

La SNCF

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont les maîtres d'ouvrage de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest, c'est à-dire les entités chargées par les financeurs, l'État et la SGPSO, de la réalisation du chantier et du pilotage des entreprises depuis la conception jusqu'à la mise en service. Ils interviennent dans le cadre d'accords financiers conclus avec les financeurs sur l'ensemble des opérations.



Découvrir le plan de financement



Directeur de la publication : Guy Kauffmann · Comité de rédaction : Benoît Lemozit,
 Géraldine Bur, Marie Latreille de Fozière, Marc Demulsant,
 Delphine Amilhou et Sarah Vaccher · Illustrations : Lionel Darian
 · Réalisation : Hôtel République · Impression : Reprint.



**LA LIGNE
NOUVELLE
DU SUD-OUEST**



www.ln-so.fr

www.sgpsudouest.fr

www.prefectures-regions.gouv.fr/occitanie

www.prefectures-regions.gouv.fr/nouvelle-aquitaine

 Inso

 gpso

 sgpsudouest