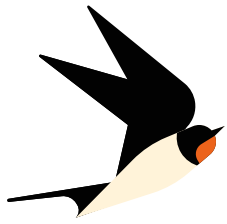


LA LIGNE  
NOUVELLE  
DU SUD-OUEST



SYNTHÈSE

# *Les étudiants imaginent l'avenir des territoires*



AVRIL 2026

INSA  
TOULOUSE

SCIENCES PO  
TOULOUSE

tbs  
EDUCATION

IUT  
BORDEAUX  
MONTAIGNE



## Objectifs, méthode et sujets travaillés

### LA DÉMARCHE: EXPLORER LES FUTURS POSSIBLES DE LA LIGNE NOUVELLE DU SUD-OUEST

En 2025-2026, les financeurs et la maîtrise d'ouvrage de la LNSO ont associé 10 groupes d'étudiants issus de 4 établissements d'enseignement supérieur (INSA Toulouse, IEP Toulouse, Toulouse Business School, Université Bordeaux Montaigne) à une réflexion prospective sur les effets territoriaux de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (LNSO).

**L'objectif :** anticiper les opportunités et les risques liés à l'arrivée de cette infrastructure majeure et imaginer des pistes pour en maximiser les bénéfices (mobilité, développement économique, aménagement, environnement) tout en limitant ses impacts négatifs.

### UNE MÉTHODE INNOVANTE ET PLURIDISCIPLINAIRE

Les étudiants ont travaillé en autonomie, encadrés par leurs enseignants et accompagnés par la SGPSO. Ils ont pu apporter **un regard neuf, critique et créatif**.

Leur mission : **proposer des scénarios à l'horizon 2040-2050**, en croisant analyses documentaires, enquêtes de terrain, entretiens avec des acteurs locaux et benchmarks internationaux. Chaque groupe a adopté une approche spécifique, reflétant la diversité des disciplines (ingénierie, sciences politiques, management, aménagement) et des territoires étudiés.

### LES GRANDS SUJETS EXPLORÉS

- **Mobilités et intermodalité :** comment articuler la LNSO avec les réseaux existants (TER, bus, vélo) ou à créer, pour favoriser le report modal ?
- **Développement économique et touristique :** quels sont les leviers pour que la LNSO profite à tous les territoires, y compris les plus ruraux ?
- **Aménagement et foncier :** comment éviter la gentrification autour des gares ou la transformation des villages en « villes-dortoirs » ?
- **Environnement et biodiversité :** comment garantir que les impacts soient maîtrisés et que les mesures de compensation écologique soient efficaces et transparentes ?
- **Communication et acceptabilité :** comment rendre le projet plus lisible et impliquer les citoyens, surtout dans les territoires les moins favorables ?



## Les travaux des 4 établissements et leurs « pépites »

### INSA TOULOUSE: UN TEST PROSPECTIF SUR LES MOBILITÉS

Les étudiants de l'INSA ont étudié la question de la desserte fine des territoires en partant des besoins des usagers et **transformé un enjeu technique en propositions opérationnelles et désirables**.

Ils ont simulé les effets de la LNSO sur un territoire rural (Teulat, en périphérie toulousaine) à travers une analyse documentaire approfondie et des entretiens avec des acteurs aux positions contrastées.

Leur objectif : **évaluer comment la LNSO peut réduire l'enclavement des territoires peu desservis** en tenant compte des usages futurs et en combinant sobriété, intermodalité et innovation.

#### Quelques idées phares :

- **Le « Mobiscore » :** un indicateur synthétique pour évaluer les déplacements selon des critères environnementaux, sociaux et culturels et inciter les usagers à choisir des mobilités durables.
- **L'usage des petits aérodromes :** réutiliser des infrastructures existantes (comme les aérodromes sous-exploités) pour créer des hubs de mobilité légère, sans artificialiser de nouveaux sols.
- **Des récits d'usages concrets :** imaginer le quotidien d'un touriste ou d'une travailleuse utilisant une chaîne multimodale (vélo + train + bus), pour rendre tangible l'expérience future.



## IEP TOULOUSE: UNE LECTURE CRITIQUE DES EFFETS TERRITORIAUX

L'IEP a **dépassé le cadre de la commande** pour proposer un scénario alternatif sans LGV, ouvrant une réflexion de fond sur les modèles de développement territorial, en confrontant les discours publics aux réalités observées ailleurs en Europe.

Les étudiants ont questionné les **présupposés du projet**, notamment l'idée d'un « effet structurant automatique » de la LGV.

Leur alerte : **la LNSO risque d'aggraver les inégalités territoriales** (gentrification, polarisation métropolitaine) et environnementales (artificialisation, fragmentation des écosystèmes), sauf si des politiques d'accompagnement volontaristes sont mises en place.

### Quelques idées phares:

- **Une analyse des « effets tunnel »** : comment éviter que certaines villes intermédiaires (comme Poitiers ou Angoulême sur la LGV Bordeaux-Tours) ne soient marginalisées ?
- **Un point d'honneur sur l'utilité publique** : la légitimité du projet ne repose pas seulement sur des critères techniques, mais aussi sur sa capacité à répondre aux attentes sociales et environnementales.

## TOULOUSE BUSINESS SCHOOL: DU DIAGNOSTIC AUX RECOMMANDATIONS CONCRÈTES

Les étudiants de TBS se sont répartis en **5 groupes, chacun travaillant sur une thématique clé** (« Impacts socio-économiques, tourisme, emploi et foncier », « Environnement et biodiversité », « Mobilités et usages », « Ouverture à la concurrence et international » et « Communication et acceptabilité »).

Chaque groupe a mené un **diagnostic thématique suivi de recommandations** : ils ont ainsi traduit des enjeux complexes en outils concrets et opérationnels.

Leur force : **des propositions ancrées sur des benchmarks internationaux** (Espagne, Italie, Japon) et adaptées aux spécificités du Sud-Ouest.

### Quelques idées phares:

- **Des « Green Bonds » pour financer le projet** : un outil pour crédibiliser la démarche environnementale et diversifier les sources de financement.
- **Une carte de transport intégrée** : un seul titre de transport pour combiner train, bus et métro, avec une tarification « au kilomètre » plutôt qu'au temps (inspirée des modèles suisse et japonais).
- **Une « Maison LNSO » itinérante** : un espace physique et numérique pour informer, dialoguer et humaniser le projet, surtout dans les territoires les plus réticents.
- **Une mini-série documentaire sur 5 ans** : pour humaniser le projet en passant d'une communication technique à une communication pédagogique, mettant en lien experts et citoyens.



## UNIVERSITÉ BORDEAUX MONTAIGNE: UNE PROSPECTIVE ANCRÉE DANS LES TERRITOIRES

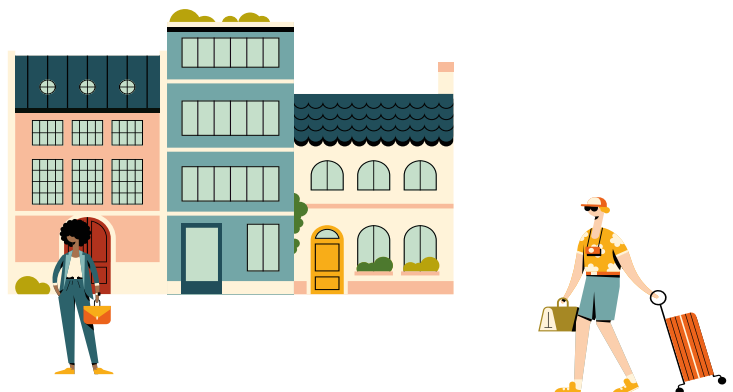
Bordeaux Montaigne a donné **une dimension géographique et sensible** à la prospective, en montrant que les effets de la LNSO dépendront avant tout de l'appropriation locale du projet.

Les étudiants ont mené **un travail de terrain** (enquêtes, entretiens, cartographies) pour projeter les effets de la LNSO sur deux territoires contrastés : le sud de Bordeaux Métropole (communes comme Bègles ou Saint-Médard-d'Eyrans) et le Sud Gironde rural (autour du projet de halte d'Escaudes, articulé avec Captieux et Langon).

Leur originalité : **des scénarios spatialisés** et analysés à travers trois niveaux de fréquentation future de la ligne (faible, moyenne, forte).

### Quelques idées phares:

- **Des cartographies prospectives** : visualiser, commune par commune, les transformations possibles (quartiers de gare, zones d'activité, espaces naturels) selon l'usage de la ligne.
- **La halte d'Escaudes comme « point de bascule »** : un équipement qui n'est aujourd'hui pas acté et qui peut soit rester isolé, soit devenir un levier de développement local... à condition d'être accompagné par des politiques d'intermodalité et d'aménagement.
- **Le risque de « territoires gagnants » et « perdants »** : sans accompagnement, l'arrivée de la LNSO pourrait renforcer les dynamiques existantes dans les communes métropolitaines (comme Bègles), tandis que les territoires périphériques plus ruraux (comme Cadaujac) risquent de subir ses impacts sans en tirer de bénéfices.





## Analyse transversale et enseignements clés

### UN REGARD NEUF SUR LA LNSO: CE QUE LES ÉTUDIANTS APPORTENT À LA PARTICIPATION

Par rapport aux autres actions de participation (enquêtes et ateliers), la démarche étudiants se distingue par :

- 1 - L'exploration de scénarios prospectifs :** les étudiants ont osé imaginer des futurs alternatifs (avec ou sans LNSO, selon différents niveaux de fréquentation), qui permettent d'ouvrir la réflexion et le champ des possibles.
- 2 - Une analyse critique et argumentée :** leur regard extérieur a permis de questionner les effets supposés de la LNSO (comme l'« effet structurant ») et de mettre en lumière des risques souvent sous-estimés (gentrification, marginalisation des territoires ruraux).
- 3 - Des comparaisons internationales :** les benchmarks avec l'Espagne, l'Italie ou le Japon ont montré que la réussite d'une LCV dépend moins de sa performance technique que de son intégration dans un écosystème de mobilités et de gouvernance.
- 4 - Un lien renforcé avec les universités et grandes écoles :** cette démarche a créé un dialogue durable entre les établissements d'enseignements supérieurs, la SGPSO et les autres partenaires du projet, qui pourront continuer à nourrir la réflexion autour de la LNSO.

### DES ENSEIGNEMENTS CLÉS POUR LA SUITE

- **Veiller à l'accompagnement des retombées du projet :** les effets positifs de la LNSO gagneront à être soutenus par des politiques publiques adaptées (intermodalité, aménagement, tarification) et par une mobilisation des acteurs locaux.
- **Prendre en compte la diversité des situations territoriales :** les bénéficiaires du projet pourraient se répartir de manière différenciée selon les territoires, ce qui invite à porter une attention particulière aux zones moins directement connectées (desserte fine, solutions de rabattement).
- **Renforcer l'articulation entre les modes de transport :** le développement de l'intermodalité (TGV, TER, bus, mobilités douces) constitue un levier important pour maximiser les usages et limiter le recours à la voiture individuelle.
- **Assurer une gouvernance coordonnée et partenariale :** la réussite du projet repose sur une coordination étroite entre l'ensemble des parties prenantes, afin de garantir la cohérence des actions et d'éviter les effets de juxtaposition.
- **Maintenir un haut niveau d'exigence environnementale :** la mise en œuvre de mesures ERC (Éviter, Réduire, Compenser) transparentes et suivies dans le temps apparaît essentielle pour accompagner le projet dans la durée.

### ET APRÈS ?

Ces travaux montrent que la LNSO est bien plus qu'une infrastructure : c'est un projet de société, qui interroge nos modèles de mobilité, d'aménagement et de transition écologique.

Les propositions des étudiants (Mobiscore, cartes intégrées, maison du projet...) offrent des pistes concrètes pour en faire un levier de développement équitable et durable.

Reste à les traduire en actions, en associant tous les acteurs – y compris les jeunes générations – dont le regard neuf et exigeant sera précieux pour les décennies à venir.

