

## **Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest : coût réel, bénéfice socio-économique, financement, efficience...**

En 2014, la Cour des comptes fait paraître un rapport décapant sur la grande vitesse ferroviaire et recommande :

- De ne décider du lancement des études préliminaires qu'après une décision interministérielle des perspectives de financement du projet
- De faire prévaloir l'évaluation socio-économique et leur contre-expertise par le CGI,
- De prioriser les moyens financiers sur l'entretien du réseau par rapport aux projets de développement.

En 2021, elle publie un rapport sur l'état du réseau ferroviaire et conclut : « *Le financement de sa gestion et de sa rénovation n'est toujours pas assuré.* »

Le GPSO est déclaré d'utilité publique en 2016 :

- Malgré l'avis négatif de la commission d'enquête publique.
- Malgré les réserves du CGI : *une VAN par euro investi limitée, une forte dépendance de la VAN à la réalisation du trafic prévu, à la valeur des coûts d'investissement et de maintenance, à la part de financement apportée par l'Union européenne et les collectivités territoriales.*
- Sans étude préalable de son financement. Le financement définitif (différent du protocole d'intention de la LGV SEA) est signé le 7 février 2022 : 14Md€ financés par l'Etat (40%) ; les collectivités locales (40%) et l'Europe 20% (« hypothèse »)

Le projet, suite à la conférence Ambition France Transports, est analysé par le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) en avril 2026. Bien que « *les avis au sein du Conseil sont néanmoins divergents quant à la réalisation des lignes nouvelles à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et plus encore Bordeaux-Dax et Dax-Espagne.* »

Pour la ligne nouvelle Bordeaux – Toulouse, le COI recommande :

- « *de mener une actualisation des coûts, des études de trafics et socio-économiques...* »
- « *de statuer sur un mode de réalisation et de financement, en réexaminant attentivement les alternatives à la conception-réalisation.* »
- D'exclure SNCF Réseau et le produit des péages autoroutiers du financement.

Pour la ligne nouvelle Sud Gironde – Dax : « *le COI recommande, comme en 2023, d'être très attentif à la croissance du trafic de voyageurs et de fret sur la ligne classique afin d'anticiper sa saturation.* »

Selon le COI : « *Le coût total du projet n'est pas encore affermi. Selon les auditions auxquelles le Conseil a procédé, une réévaluation de +20 % environ paraît probable par rapport au coût*

*objectif de 10,36 Md€2020 [Bordeaux-Toulouse et sud-Gironde Dax NDLR] (y compris les surcoûts déjà constatés sur AFSB et AFNT) ».*

Les cabinets Deloitte et FCL Gérer la Cité estiment que 2 Mds ont déjà été engagés pour les AFNT et AFSB et que 2,4 Mds seront vraisemblablement financés par l'Europe. Le financement des 9,6Mds restants sur les **14Mds en euros courants** reviendrait à 16Mds pour le portage public et 23Mds dans le cadre d'un PPP. Ainsi le coût global serait de **20,4Mds** en cas de portage public et de **27,4Mds** avec un PPP.

Sans tenir compte de ces recommandations le gouvernement a décidé en mai 2026 de rendre ce projet « *irréversible* ».

Les nombreuses associations opposées de longue date à ce projet estiment qu'en ces périodes de disette budgétaire et d'endettement de l'Etat, la Cour des comptes impartiale devrait se pencher sur **ce gaspillage public éhonté** alors que les lignes existantes du sud-ouest ne sont pas saturées, comme l'indique le COI, et modernisées peuvent assumer les prévisions de trafic. Elles sont dans un état de délabrement reconnu et inquiétant.

**CADE, TGV EN ALBRET, AMIS DE LA TERRE MIDI-PYRÉNÉES**