

LGV Bordeaux-Toulouse à crédit : qui devrait payer les intérêts bancaires et les dégâts ?

Le journal Sud-Ouest annonce ce mercredi 24 juin 2026 que le Premier Ministre Sébastien LECORNU vient d'adresser un courrier aux président.es de Région Nouvelle-Aquitaine et Occitanie pour leur annoncer que l'État prend l'option d'un emprunt de 6 Milliards d'€ pour financer une part de leur LGV.

Outre le fait que les promesses d'un Premier Ministre de passage n'engagent que ceux qui y croient, comme cela s'est déjà vu à maintes reprises, y compris dans ce dossier de la LGV Bordeaux-Toulouse, cette annonce soulève surtout de graves questions sur ses conséquences financières et écologiques.

En effet, à cette occasion, l'État et la SNCF annoncent que le coût de construction du projet des LGV du Sud-Ouest LNSO/GPSO Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax, Toulouse-Dax doit être réévalué de 10 % le portant de 14 Milliards d'euros à 15,5 Milliards d'euros. Mais rien n'est redit sur les frais bancaires.

Or, en janvier 2026, la société de projet GPSO (Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest) chargé de centraliser les financements de ce projet, d'avancer les fonds auprès des entreprises de BTP, et donc d'emprunter pour cela, annonçait qu'il fallait prévoir 6,3 milliards d'euros de frais d'intérêts bancaires.

Ces 6,3 milliards d'euros d'intérêt bancaires dans le cadre d'un projet 100 % public dont le coût de construction était alors évalué à 14 Milliards d'euros, étaient calculés dans l'hypothèse où l'État apportait 5,6 milliards d'euros de sa part (soit 40 % de 14 Mds) et que l'Europe apportait 2,4 Mds d'€.

Le coût de construction étant réévalué à 15,5 Milliards d'euros, les frais d'intérêt bancaire à assumer pour le GPSO doivent donc être réévalués aussi d'au moins 10 %, les portant de 6,3 à 7 Milliards d'euros. Et, à cela, doivent désormais s'ajouter les frais d'intérêts bancaires de l'emprunt de 6 Mds d'€ par l'État. A combien s'élèveraient les frais d'intérêts bancaires de cet emprunt annoncé ici par l'État ?

Qui paierait ces frais d'intérêt bancaire exorbitants de l'ordre de plus que 7 milliards d'euros ?

La convention de financement du GPSO signée par les collectivités territoriales en février 2022 sur la base du coût de construction à 14 Milliards d'euros stipule clairement (page 9/43) :

*« **Les autres frais, comme les frais financiers et les frais de gestion liés à la mise en place de l'EPL [la société de projet GPSO], à qui il appartiendrait de définir sa stratégie financière, ne sont pas pris en compte dans ces coûts et **devront, le cas échéant, être portés par les collectivités locales seules.**** ».*

Pour Jean OLIVIER, co-président des Amis de la Terre Midi-Pyrénées :

« C'est une annonce empoisonnée à plus d'un titre que vient de faire le Premier Ministre aux collectivités territoriales du Sud-Ouest.

Non seulement ce projet se ferait au détriment du réseau ferroviaire existant qui est pourtant à bout de souffle et alors que les trains de proximité doivent être la priorité des priorités, que l'État délaisse pourtant.

Non seulement ce projet de construction de LGV nouvelles signifie littéralement la pollution de nappes phréatiques et de captages d'eau potable, en même temps que la destruction d'espaces naturels, agricoles, et forestiers, riches en biodiversité et essentiels au rafraîchissement de nos territoires et de la planète.

Non seulement ce projet serait émetteur net de millions de tonnes de CO2 pour des décennies, du fait que les coûts carbone de construction de ces LGV ne serait pas compensés avant des décennies par un hypothétique report modal de l'avion vers le train, sachant que le trafic aérien Toulouse-Paris s'est effondré depuis 2019.

Mais, en plus, il viendrait grever les finances publiques des collectivités territoriales pour des décennies, ou une taxe locale spéciale TSE, bien au-delà de l'engagement que les collectivités pensent avoir signé.

En effet, si l'État apporte 6 Milliards d'euros à crédit, que l'Europe apporte – peut-être – 2 à 3 milliards d'euros pour la seule partie Bordeaux- Dax (ce qui n'est d'ailleurs toujours pas acquis et semble contraire aux règles de l'Europe), il resterait à la charge des collectivités plus de 6 milliards d'euros de coûts de construction ET plus de 7 milliards d'€ de frais d'intérêt bancaire, voire plus si frais de l'emprunt de l'Etat».

Pour les Amis de la Terre Midi-Pyrénées, c'est plus que jamais : 'LGV Non Merci !'

Contact presse : Jean OLIVIER (06 34 37 71 87) – co-président des Amis de la Terre de Midi-Pyrénées