

Bordeaux, le 19 avril 2024,

Madame, Monsieur,

Nous nous adressons à vous en votre qualité d'expert-e de l'Union Européenne et de décisionnaire pour attribuer des fonds européens pour les aménagements de transport. La société SNCF Réseau sollicite régulièrement auprès de l'Europe un financement au titre du Mécanisme d'Interconnexion en Europe pour le projet GPSO, comprenant les Aménagements Ferroviaires du Sud de Bordeaux (AFSB), les Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse (AFNT) et les lignes nouvelles Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse. Ce projet suscite une intense mobilisation citoyenne depuis sa réactivation politique en décembre 2019, car il est démocratiquement illégitime, comme l'atteste l'enquête publique faite il y a 10 ans : [cette enquête était défavorable à 93% des 5502 avis singuliers exprimés](#) et même à plus de 97% si l'on prend en compte les signataires des contributions collectives adressées à la commission d'enquête.

Nous nous faisons ici porte-parole de cette mobilisation auprès de vous : ce projet est inutile, voire délétère, aux regards des objectifs de l'Union Européenne en termes de transports et de leur nécessaire décarbonation. De plus, son coût et son financement sont incertains, et la nouvelle taxe créée en France fait l'objet d'une contestation grandissante. Enfin, comme déjà exposé dans la requête soumise à la commission PETI en 2023, ce projet est profondément néfaste aux regards de l'engagement de l'Union Européenne pour l'environnement, et notamment pour la préservation d'habitats et d'écosystèmes remarquables.

Nous exposons ci-dessous notre argumentaire, en complément de notre pétition 0628/2023. Nous réitérons ici notre demande, à savoir : nous souhaitons que l'Europe ne finance pas le projet GPSO, qu'il s'agisse des AFSB, des AFNT ou bien des lignes nouvelles. Nous espérons que ce courrier retiendra votre attention et nous nous tenons à votre disposition pour vous exposer plus avant nos motivations.

Signataires :

- Collectif Alternative LGV Bordeaux Sud
- Collectif des Associations de Défense de l'Environnement du Pays-Basque et du sud des Landes (CADE)
- Collectif LGV Desraille
- Collectif LGV NiNa (LGV Ni Ici Ni Ailleurs)
- Collectif STOP LGV 47
- Association NON LGV Nord Landes et Marsan
- Association Les Amis de la Terre (Landes)
- Association Les Amis du Barthos (Gironde)
- Association Landes Environnement Attitude (LEA)
- Association STOP LGV Bordeaux Métropole, Pour les transports du quotidien
- Sepanso Aquitaine (fédération d'associations de protection de la nature et de l'environnement dans la région Nouvelle-Aquitaine)

ARGUMENTAIRE

1. Les objectifs de report modal et de neutralité carbone, en lien avec les objectifs du Pacte Vert (Green Deal) européen, peuvent être assurés par l'investissement de moyens dans la rénovation des lignes existantes

La décarbonation des transports dépend de la capacité collective à changer de mode de transports. Les reports modaux utilisés dans les calculs de SNCF Réseau pour justifier la construction du GPSO dépendent d'hypothèses peu crédibles de trafic de voyageurs (prenant aujourd'hui d'autres modes de transport plus carbonés) et de marchandises (report des camions vers le ferroviaire), hypothèses qui rendraient donc cette nouvelle infrastructure nécessaire.

Cependant, au regard des estimations de trafic, les voies existantes suffisent sur l'ensemble de l'itinéraire. Ainsi, au cours d'une interaction de plusieurs mois en 2023 avec SNCF Réseau concernant les Aménagements Ferroviaires du Sud de Bordeaux, un pôle parlementaire girondin a mis en évidence que : [« Les documents qui nous ont été transmis par SNCF Réseaux indiquent que les voies existantes seraient suffisantes pour absorber les circulations prévues pour répondre à la fois aux exigences du RER métropolitain et à l'augmentation du trafic TGV et fret remettant ainsi en question la nécessité de la réalisation d'une troisième voie. »](#) L'utilité publique des AFSB n'est donc pas du tout établie avec certitude. [Par ailleurs, côté toulousain, un collectif citoyen « La Voie Est Libre » met en doute l'utilité publique des AFNT pour le déplacement de trains express régionaux pour le nord-est de Toulouse.](#) La prorogation d'utilité publique des AFSB fait l'objet d'un recours au tribunal administratif déposé par l'association LGVEA, basée à Saint-Médard-d'Eyrans, avec le soutien en intervention volontaire de la Communauté de Communes Montesquieu ainsi que d'une association de consommateurs spécialisée dans les transports et de la principale association de protection de la nature et de l'environnement de l'ancienne région Aquitaine.

Très concrètement, les lignes existantes peuvent être aménagées pour en améliorer le fonctionnement et la capacité de report modal. Sur la ligne Bordeaux-Dax, le projet de LGV ferait 179 km, alors que celle existante fait 147 km, pour un gain de temps inexistant voire négatif. La voie actuelle, d'ores et déjà largement rénovée, pourrait supporter des vitesses de 220 km/h pour peu que l'on supprime la petite dizaine de passages à niveau restant sur le sud de la zone. Cette alternative est faisable rapidement, à moindre coût et permettrait d'améliorer la jonction Bordeaux-Irun à brève échéance. Elle est d'ailleurs portée par 3 maires de grandes villes directement concernées (Bordeaux, Bayonne, Irun), conscients que la liaison Bordeaux-Espagne dépend en plus de l'acceptation politique et de la faisabilité d'une jonction Dax-Irun en LGV. La ligne actuelle fait déjà l'objet de travaux. [Une portion de 77 km de voies entre Marcheprime et Ychoux est en travaux pour modernisation.](#) L'enquête publique indiquait un temps de parcours de 53 minutes sur la ligne actuelle rénovée, alors que les données publiées par le conseil régional d'Aquitaine montrent que la nouvelle voie permettrait un temps de parcours de 55 minutes.

La ligne actuelle Bordeaux-Toulouse mériterait tout autant des aménagements. Des travaux de réhabilitation similaires pourraient y être menés. Enfin, sur l'axe Paris-Toulouse existe la ligne POLT (Paris, Orléans, Limoges, Toulouse) sur laquelle roulent des trains classiques. Cette ligne traverse le centre de la France et permet de manière effective le désenclavement de certains territoires. [Or, cette ligne, qui était en complète déshérence depuis des décennies, fait l'objet d'une réfection, demandée par de nombreux élus et de nombreuses associations.](#) Le report modal vers le train pourrait être amélioré en repensant le cadencement et l'organigramme des trains qui circulent dans le sud-ouest pour augmenter leur taux de remplissage qui est

aujourd'hui de seulement 24% en moyenne. Plutôt que la vitesse, c'est à la fois le coût économique, la fiabilité et la ponctualité qui motiveront les personnes à abandonner leur voiture individuelle.

Enfin, les chiffres de report modal avancés par SNCF Réseau sont questionnables. L'ancienneté des études de projection de trafic a été soulignée par l'Autorité Environnementale (séance du 7 septembre 2023 portée à la connaissance de la commission PETI) qui a demandé à SNCF Réseau de les mettre à jour. Pour aller dans le sens des remarques faites par l'Autorité environnementale, il existe plusieurs éléments permettant de contester la validité des chiffres de reports modaux modélisés à l'époque de l'étude. En premier lieu, la fréquentation de la navette Paris-Toulouse en avion est en nette décroissance, une des explications étant le recours à la visioconférence depuis la pandémie de Covid19 ([«La clientèle d'affaires n'est plus là », regrette-t-on dans les rangs de la compagnie.](#)). [L'activité de l'aéroport de Toulouse Blagnac n'a pas repris le niveau des activités précédent le COVID.](#) Par conséquent, le report modal avion vers LGV sur le trajet Toulouse-Paris ne peut plus être comptabilisé de la même façon dans la décarbonation des transports associée au GPSO (axe Paris-Toulouse). Air France annonce d'ores et déjà la fermeture de la navette Toulouse-Orly pour 2026, soit bien avant la date annoncée de la mise en service du GPSO. Et même si d'autres compagnies prenaient le relais, le transport aérien aura encore réduit ses émissions brutes en ayant recours à des carburants renouvelables d'ici l'éventuelle mise en service de la LGV. Le document de RFF initial fait également état de report modal avion vers LGV pour les voyages vers l'Espagne. Ce report modal interroge car le gain de temps prétendu de 15 minutes par rapport au déplacement actuel sur l'axe Bordeaux-Dax n'est pas de nature à changer les habitudes des personnes. En second lieu, la projection de report modal de la route vers la LGV est également questionnable, étant donné que les prix ont fortement augmenté (sur l'axe Paris-Bordeaux, qui est l'axe fréquenté pour aller à Toulouse et en Espagne via Dax) et [un report vers l'autoroute est observé](#), c'est donc l'inverse de ce qui est attendu qui est effectivement observé. L'hypothèse de report modal sur les grands trajets doit donc être revue, au regard des données socio-économiques actualisées. En tout état de cause, d'ici l'ouverture éventuelle des LGV au trafic, la mutation du parc automobile vers le tout électrique aura réduit drastiquement les effets du report route-rail en termes de réduction des émissions de CO2. Enfin, concernant le fret ferroviaire, la construction de lignes LGV en France, et le doublement des lignes ferroviaires, généralement inter-cités, qui existent sur les mêmes trajets, n'a pas permis d'enrayer la chute du fret ferroviaire sur les dernières décennies. Constat est fait qu'aucune LGV en France n'a permis le report modal du fret, de la route vers le rail. En revanche, le fret ferroviaire a globalement diminué. La ligne actuelle entre Bordeaux et Dax est de moins en moins saturée : en effet, en 2006, il passait 32 trains de fret tous sens confonds entre Bordeaux et Dax, ils ne sont plus que 14 aujourd'hui, alors que l'on affirme sa priorité. Le projet de démantèlement de SNCF Fret n'améliorera pas la situation. Une DUP a été signée par le secrétaire d'Etat aux transports pour une autoroute ferroviaire entre Bayonne et le Nord de la France. 5 mois plus tard, le même secrétaire d'Etat l'annulait. [Les raisons du déclin sont notamment liées à la désindustrialisation de la France](#) (notamment industries lourdes) ainsi qu'à la concurrence du transport routier jugé plus souple. En effet, les choix politiques effectués sont en cause : l'alternative d'autoroute ferroviaire fait monter les camions sur le train, les coûts en sont plus élevés que le transport routier par camions pour lequel l'idée de taxe spécifique a été abandonnée ; l'abandon du "wagon isolé" et des rails dédiés au pied des entreprises a réduit la souplesse d'accès ; l'intermodalité n'est pas respectée: ce n'est pas le choix du conteneur embarqué (combiné par caisse), multimodal lui, qui a été fait en préférant faire monter les camions sur les trains. Il est donc extrêmement problématique que des élus puissent arguer du report modal camion vers fret ferroviaire pour justifier la construction de ces deux nouvelles lignes alors que celles qui desservent déjà les mêmes

destinations sont très loin de la saturation et le seront d'autant moins que l'Europe vient récemment de décider d'autoriser la circulation de méga camions, concurrents directs du transport ferroviaire. [Vraiment comment oser parler de report modal vers le fret et le train quand en parallèle, la mise à 2x3 voies de l'A63 au sud de Bordeaux est à l'étude ?](#)

Les lignes existantes permettent de remplir les objectifs de l'Union Européenne, et le GPSO est même contre-productif au regard des objectifs de l'UE. Les LGV ne ciblent en effet qu'une infime partie des trajets effectués par les voyageurs : [moins de 6% des trajets se font sur LGV](#). Ce ne sont pas les trajets du quotidien pour la plupart des personnes. Ainsi en termes de report modal, elles ne correspondent pas aux objectifs. Par ailleurs investir dans les LGVs revient à fragiliser la totalité du réseau existant à l'échelle européenne, pays situés à l'est de l'Europe inclus. Or, le bon état effectif de ce réseau existant permettrait une décarbonation effective de nombreux transports entre villes petites et moyennes, d'autant plus que la situation est loin de la saturation des lignes. Ainsi la ligne Bordeaux-Dax n'est utilisée qu'à 40% au point le plus contraint (embranchement de Biganos-Facture).

2. Le plan de financement du GPSO est contesté en France

Le financement du GPSO dont le coût annoncé en 2020 est de 14 milliards d'euros reposerait sur une participation de 40% par l'Etat, de 40% par les collectivités territoriales et de 20% par l'Europe. [Au printemps 2022, 81 élu-e-s, de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie, ont déposé ensemble un recours au Tribunal administratif de Toulouse pour en contester la légalité et en demander l'annulation.](#) Le plan est contesté tant sur le fond que sur la forme : le budget qui sera finalement engagé par les collectivités est inconnu, et les délibérations se sont faites de manière précipitée. [Un second recours contre le plan de financement a été déposé par des associations et par des citoyens,](#) avec la même crainte sur le montant que devront finalement engager les collectivités locales.

Les fonds dégagés pour le GPSO viendraient notamment de la création de nouvelles taxes : 2340 communes situées à moins de soixante minutes en voiture d'une gare desservie par la future ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse ou Bordeaux-Dax, sont concernées depuis 2023 par une taxe spéciale d'équipement (TSE) visant à financer le Grand Projet Sud-Ouest (GPSO). Il s'agit d'une taxe additionnelle aux taxes locales, à savoir les taxes et cotisations foncières payées par les particuliers et les entreprises ainsi que la taxe d'habitation sur les résidences secondaires. À partir de 2024, une taxe spéciale complémentaire sur les contributeurs assujettis à la cotisation foncière des entreprises (CFE) est également créée, ainsi qu'une taxe additionnelle à la taxe de séjour. Ces taxes ne sont pas fixes et seront réévaluées, payables pendant 40 ans. La taxe TSE fait l'objet d'une contestation sociale. En effet, les communes rurales du Sud-Ouest se verront imposer une charge financière supplémentaire pour financer des infrastructures de transport principalement avantageuses pour les habitants de certaines grandes métropoles, sans pour autant voir s'améliorer directement l'accessibilité ferroviaire pour leurs propres résidents. Un refus organisé de paiement de ces taxes n'est pas exclu dans les prochains mois.

3. Le GPSO aurait des conséquences désastreuses d'un point de vue environnemental

Comme expliqué dans la pétition 0628/2023 défendue devant la commission PETI, le projet de GPSO aurait un très lourd impact d'un point de vue environnemental. En effet, ce projet de construction traverserait et endommagerait gravement des habitats d'intérêt pour l'Union européenne. Huit sites Natura 2000 seraient traversés par le GPSO. Le triangle ferroviaire de

Bernos-Beaulac menacerait directement l'équilibre d'un site Natura 2000 abritant une forêt ancienne et une biodiversité exceptionnelle, dont la survivance dépend d'un microclimat particulier. Aucune étude d'impact de la modification potentielle de ce microclimat par le projet GPSO n'a été réalisée. Ce projet contreviendrait donc aux dispositions du droit de l'environnement de l'Union et aux engagements pris par cette dernière en faveur de la protection des forêts primaires et anciennes de l'Union, ainsi que de la flore et de la faune sauvages menacées. Les nuisances environnementales ne concerneraient pas que les zones de chantier, en effet depuis la rédaction de la pétition, des inquiétudes liées à l'exploitation de nombreuses zones de carrières pour alimenter le chantier en matériaux ont également surgi. La totalité des impacts environnementaux directs et indirects de ce projet n'a pas été évaluée.

Le projet porterait également atteinte à la bonne qualité des ressources en eau potable de la zone concernée ainsi qu'à la protection des aquifères de surface et souterrains, en violation des dispositions de la législation de l'Union. En effet, le projet GPSO entraînerait la construction de nombreux ouvrages d'art non courants perturbant le fonctionnement hydraulique des zones traversées. La pollution des eaux de surface pendant les travaux, comme pendant d'autres travaux de ligne LGV, est à craindre.

Le projet serait également incompatible avec les engagements de l'Union en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de sobriété énergétique et de promotion de la séquestration naturelle du carbone. La France décline ses ambitions climatiques sous la forme d'une Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) pour laquelle elle s'engage à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 40% en 2030 par rapport à 1990. Se sortir de la dépendance aux énergies fossiles s'accompagne nécessairement de sobriété énergétique et le plan de sobriété énergétique français a pour ambition de réduire de 40% la consommation d'énergie. Or, le projet GPSO revient à émettre une quantité massive de gaz à effet de serre dans l'atmosphère d'ici à 10 ans, conduit à favoriser un mode de transport très énergivore et détruit des espaces forestiers qui pourraient capter du carbone. De plus, la très grande vitesse à plus de 300 km/h est sur-consommatrice d'énergie. Le TGV sur LGV est donc un choix dépassé qui, pour quelques minutes gagnées, ne respecte pas l'impératif de sobriété énergétique. Enfin, le choix de la métropolisation avec des gares intermédiaires excentrées va conduire à utiliser plus la voiture et le transport routier afin de rejoindre ces gares ou haltes LGV, contrairement à l'utilisation des gares existantes en villes moyennes sur la voie ferrée actuelle puisque celles-ci sont implantées dans les bassins de vie.