



COMMISSION EUROPÉENNE  
DIRECTION GÉNÉRALE DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS

Directeur général adjoint - Coordination de la Direction B

Bruxelles, le 5 mai 2024  
MOVE.DDG1.B.1/JB

Madame Stéphanie Mariette  
Agissant au nom de  
Collectif Alternative LGV Bordeaux Sud ;  
CADE ;  
Collectif LGV Desrailha ; et al.  
Email : [marietti1@hotmail.com](mailto:marietti1@hotmail.com)

Chère Madame Mariette,

Par la présente j'accuse bonne réception de votre courrier daté du 19 avril 2024 adressé à mon attention ainsi qu'à celle de ma collègue Maja Bakran, exprimant vos préoccupations concernant le Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO).

J'ai bien pris connaissance de votre argumentaire relatif à la ligne existante, le financement du projet et les aspects environnementaux, auxquels j'aimerais apporter quelques éclairages sous l'angle européen.

Tout d'abord, le règlement européen révisant les orientations pour le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) entrera en vigueur dans les prochaines semaines. Avec l'adoption de ce règlement, tant le Conseil de l'Union européenne que le Parlement européen ont réitéré leur soutien au projet GPSO en le maintenant dans le réseau central.

Comme le souligne Monsieur Enrico Letta dans son rapport sur le marché unique européen publié en avril dernier, la mise en place d'un réseau ferroviaire à grande vitesse paneuropéen, reliant toutes les capitales et les grands centres urbains de l'UE, représente une opportunité sans précédent de révolutionner les voyages en Europe et de catalyser l'intégration européenne. En reliant de manière ambitieuse les villes les plus importantes du continent, ce projet devrait accroître considérablement le rôle du rail dans le transport de passagers sur de longues distances, avec pour objectif de conquérir plus de 50 % de part de marché. Il va de soi que le GPSO et la ligne nouvelle Montpellier – Perpignan (LNMP) sont deux chaînons manquants essentiels pour la connexion de la péninsule ibérique au reste de l'Europe.

Concernant la ligne existante classée comme faisant partie du réseau central de transport de marchandises, le règlement révisé pour le RTE-T impose diverses améliorations à mettre en place d'ici 2030, notamment une infrastructure capable de supporter des trains avec une charge à l'essieu de 22,5 tonnes et d'une longueur de 740 mètres, offrant une vitesse de conception de 100 km/h et équipée du système de gestion du trafic européen,

communément appelé ERTMS. Pour l'année 2040, le règlement prévoit également la possibilité de faire circuler des trains de marchandises transportant des semi-remorques standards jusqu'à 4 mètres de haut, chargées à une hauteur d'au moins 27 centimètres au-dessus des voies. La mise en place de ces paramètres de standardisation revêt une importance cruciale dans la promotion de la concurrence équitable entre les entreprises ferroviaires à travers toute l'Europe, favorisant ainsi l'amélioration de la qualité des services et la réduction des prix pour les usagers.

Je tiens également à vous informer que les ministères des transports et les gestionnaires d'infrastructures d'Espagne et de France ont convenu de mettre à jour les études de trafic, en tenant compte notamment de la future connexion avec le même écartement de voies de l'Espagne. Cette mise à jour tiendra compte notamment de la connexion du Y basque dès 2028 vers Bilbao, Vitoria et San Sebastian, et de 2030 vers Madrid, Valladolid et l'ensemble de la péninsule, qui dispose du plus grand réseau européen à grande vitesse.

La Commission soutient donc à la fois la modernisation de la ligne existante, pour laquelle nous avons notamment accordé une subvention de 27.3 millions d'euros pour la rénovation des caténaires entre Dax et Bayonne, mais aussi le projet de GPSO, pour lequel nous avons accordé une subvention de 32.5 millions d'euros l'an dernier.

Ceci m'amène à la question importante des financements. Au travers de son programme de financement Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE), la Commission soutient en priorité les projets transfrontaliers, et plus particulièrement les projets transfrontaliers ferroviaires. La décarbonation des énergies fossiles sur d'autres modes de transport est certes indispensable, cependant le transport ferroviaire reste extrêmement avantageux en raison de sa faible empreinte carbone, de son efficacité énergétique, de sa contribution à la réduction de la congestion routière, de sa sécurité et fiabilité.

Le prochain budget de l'Union européenne sera donc déterminant pour continuer de soutenir les projets de transport transfrontaliers qui connectent les États membres et renforcent la croissance de notre marché intérieur tout en adressant les enjeux du Pacte vert.

Finalement, pour ce qui concerne l'impact environnemental du projet, comme indiqué par mes collègues de la direction générale Environnement de la Commission européenne dans le cadre de la pétition 0628/2023, il incombe aux États membres de garantir le respect et l'application de la législation de l'Union. Bien entendu, la Commission en tant que gardienne des traités, continuera de prendre toutes les mesures appropriées pour la bonne mise en œuvre de la législation environnementale.

Nous vous invitons à continuer de partager vos préoccupations de manière constructive afin que nous puissions travailler ensemble vers une solution mutuellement bénéfique.

Nous restons à votre disposition pour tout complément d'information.

Veillez agréer, Madame, l'expression de ma considération distinguée.

Herald RUIJTERS