

Grand Sud-Ouest – France, le 20 avril 2026,

Les associations et collectifs signataires

à

M. Philippe TABAROT
Ministre des Transports
Hôtel de Roquelaure
246, boulevard Saint-Germain
75100 Paris

Objet : Choix crucial de la France entre d'une part le projet de LGV GPSO/LNSO, voué à l'échec et non finançable, et d'autre part la rénovation et la modernisation des lignes existantes Bordeaux-Dax-Hendaye et Bordeaux-Toulouse éligibles aux financements européens (programmes ERTMS et MIE)

Monsieur le Ministre,

Suite à la publication en ligne par Contexte du rapport du Conseil d'orientation des Infrastructures et à des échanges avec le coordinateur européen du corridor atlantique Monsieur François BAUSCH et ses services, nous tenons à vous faire part de notre analyse de la situation concernant le dossier du Grand Projet du Sud-Ouest.

Depuis le rapport Rivier en 2005, de multiples constats et recommandations présentés à l'État témoignent de l'urgence à prioriser la rénovation et l'entretien des lignes du réseau ferroviaire français. Depuis la première élection présidentielle de Monsieur Macron, les documents officiels évoquant ce sujet sont nombreux. Le rapport intitulé « SNCF Réseau, des réformes à approfondir¹ » publié par la cour des comptes en décembre 2018 présentait un constat d'échec concernant la considération et la mise en œuvre des politiques publiques nécessaires au bon fonctionnement du réseau et de son gestionnaire. En juillet 2023, l'autorité des transports présentait une étude intitulée « Scénario de long terme pour le réseau ferroviaire français »². On pouvait alors constater que le tronçon entre Bordeaux et Morcenx, sur la ligne de Bordeaux à Hendaye, nécessitait des travaux d'entretien urgents. Il en était de même sur la ligne Bordeaux-Toulouse. Sur la ligne Bordeaux-Marmande, en Nouvelle-Aquitaine, puis sur la quasi-totalité de la ligne côté Occitanie, l'indice de consistance des voies serait inférieur à 20 d'ici 2030. C'est pourquoi l'autorité des transports préconisait une régénération avant d'atteindre cette date butoir qui marquerait un point de bascule sous un seuil d'état critique. En 2025, la contribution de la SNCF à la conférence Ambition France Transport³ laisse à penser que ce seuil critique pourrait être dépassé plus rapidement que prévu puisqu'elle alerte sur le péril imminent d'environ 4000 kilomètres de lignes (à échéance de 2028). Lors de son rapport public annuel de 2024⁴, la cour des comptes mettait de plus en garde quant aux conséquences du changement climatique sur le réseau ferroviaire, cette vulnérabilité étant directement liée à la vétusté du réseau. Des enjeux économiques mais aussi de sécurité des usagers sont pointés du doigt. Le lundi 19 Mai 2025, sur la commune de Tonneins en Lot et Garonne, un TGV déraille mettant en danger la vie des 507 passagers à bord. Cet incident lié aux fortes pluies, s'inscrit directement dans le contexte décrit par la cour des comptes. **Le dernier rapport du COI, qui acte de nouveau la nécessité de rénovation des voies ferroviaires existantes, doit donc constituer l'alerte qui déclenche un programme ambitieux de politique publique en faveur de ces voies, le risque d'accidents mortels dû à l'état de ces voies et aux mauvais choix de l'État n'étant plus à exclure.**

Concernant GPSO, projet imposé aux territoires en dépit des résultats sans équivoque de l'enquête d'utilité publique portant sur les Lignes Nouvelles, le Conseil d'Orientation des Infrastructures indique également **que le besoin de transport à longue distance entre Toulouse et Paris s'est effondré, avec le constat de la baisse structurelle du transport aérien entre ces deux villes depuis 2019, affaiblissant considérablement la justification de projet du point de vue du report modal et d'une hypothétique neutralité carbone. Par ailleurs, le plan d'exploitation émergent des LNSO annonce un transfert des**

trains Intercités Bordeaux-Toulouse-Marseille vers la ligne nouvelle. Cette option aurait pour effet la dégradation des dessertes en ville de Marmande, mais également les centres-villes d’Agen et Montauban ne seraient plus aussi bien desservis. Les Trains à Grande Vitesse ne s’arrêteraient que très peu en gare de Brax et de Bressols, ce qui, là aussi, entraînerait une dégradation et une réduction de l’offre ferroviaire. Les choix quant aux emplacements de ces gares dites « gares betteraves » provoqueraient des ruptures de charges pour rejoindre d’éventuelles correspondances. Ce phénomène s’appliquerait dans les deux sens, des gares existantes vers gares nouvelles comme des gares nouvelles vers gares existantes, remettant directement en causes le gain de temps soit disant permis par la LGV sur ces deux destinations. **Alors que la majorité des usagers voyagent à bord des Trains Express Régionaux et des Intercités, le projet GPSO revient à perturber et dégrader un maillage opérationnel en le subordonnant aux exigences du projet LGV, ce qui amplifierait, de fait, le sentiment d’injustice sociale déjà présent pour les citoyens qui se sentent de « seconde zone ». Comment justifier de telles hérésies sociales et ferroviaires ?**

Par ailleurs, nos échanges récents avec le coordinateur du corridor atlantique nous ont permis de savoir que la Commission européenne doit enregistrer prochainement, d’ici mi-2026, les candidatures des États membres à des financements de l’Europe au titre du règlement RTE-T pour des investissements d’infrastructures de transports ferroviaires conformes aux objectifs et obligations actuels. **Or, les lignes Bordeaux – Hendaye et Bordeaux-Toulouse, dans leur fonction fret, sont des composantes du réseau central au sein du RTE-T et sont soumises au titre du règlement européen n°2024/1679⁵ à un déploiement du système ERTMS devant être finalisé en 2030.** Dans l’exposé des motifs de la loi cadre présentée à votre initiative, citant l’autorité de régulation des transports, il est écrit : « l’impact du déploiement de la commande centralisé et de l’ERTMS permettrait une hausse de 40% des trafics ferroviaires à horizon 2040. Cette mesure aurait un impact sur le report modal et donc sur la réduction des gaz à effets de serre supérieur au gain de tous les grands projets ferroviaires cumulés. » **Concernant la ligne entre Bordeaux et Hendaye, la Commission européenne pourrait examiner une solution alternative évidente, bien plus rapide à mettre en œuvre, et bien moins coûteuse que GPSO, consistant en la régénération et mise à niveau de la ligne existante Bordeaux-Dax-Hendaye,** qui fut la première voie ferrée au monde à voir rouler un train à plus de 300km.h et qui se connecte d’ores et déjà directement au réseau ferré espagnol, répondant en cela à la principale des exigences de l’Europe pour bénéficier d’un financement européen. La suppression des passages à niveau et les relèvements de vitesse, accompagnés de la mise en place du système de gestion de trafic ERTMS permettraient de répondre aux objectifs de l’Europe, tout en limitant fortement les impacts environnementaux négatifs, et tout en offrant des calendriers réalistes de réponse aux enjeux. S’inscrivant dans le tronçon Bordeaux - Burgos du corridor atlantique, cette solution alternative est ainsi finançable par l’Europe jusqu’à 50 %. Les deux derniers rapports de la cour des comptes européenne préconisent eux aussi la priorité de la liaison Bordeaux Hendaye par la voie actuelle rénovée, avec les dernières améliorations (ERTMS, et suppression des 13 derniers passages à niveau).

En conclusion, la régénération, la sécurisation et la modernisation des lignes existantes Bordeaux – Hendaye et Bordeaux – Toulouse peuvent consolider une activité économique déjà effective pour les territoires comme pour le gestionnaire, réduire significativement les émissions de gaz à effets de serre par le report modal induit, améliorer les conditions de trafic et augmenter l’offre ferroviaire, répondre aux attentes de l’Europe sur la fonction fret de son réseau central, sécuriser les voyageurs et voyageuses pour plusieurs décennies, permettre une adaptation du réseau ferroviaire face aux dangers du réchauffement climatique, rétablir une égalité sociale dans l’accès aux transports en commun et protéger les collectivités locales et l’État d’un endettement incontrôlable. Le rapport du Conseil d’Orientation des Infrastructures propose pour la partie Bordeaux-Toulouse de mener une actualisation des coûts, des études de trafic et socio-économique

ainsi qu'une réévaluation des impacts environnementaux et de leurs compensations. **Vu les échéances imposées par la vétusté de la ligne existante et par l'Europe, il est inconcevable que l'étude du trafic et de l'impact socio-économique LGV soit réalisée sans prendre en compte en amont les répercussions positives des travaux sur les lignes existantes. La rénovation de la ligne existante étant un besoin certain et urgent, elle devrait être prioritaire sur l'investissement comme sur le calendrier. Seulement une fois ces travaux réalisés, vous pourrez évaluer le réel report modal de la LGV, son bilan carbone en découlant et son impact socio-économique.** La prise en compte du développement des SERM Bordelais et Toulousains devrait aussi être un prérequis. Dans le projet de loi cadre, les propositions de manne financière issues des récupérations de péage autoroutiers ne répondent pas suffisamment à l'urgence évoquée plus haut par les estimations de l'autorité des transports. Les travaux sur la ligne existante doivent être programmés sans attendre pour la sécurité des usagers et usagères. En conclusion, les actions nécessaires sur la ligne existante Bordeaux-Toulouse revêtent plusieurs caractères d'urgence. Le projet de ligne à grandes vitesses reste quant à lui optionnel et toujours injustifié. Les responsabilités que vous portez de par votre fonction imposent une prise de décision rapide et nous l'espérons, de bon sens. Le choix de politique publique que vous allez prendre pourrait avoir des répercussions positives ou dramatiques selon votre position. Le projet LGV doit être mis à l'arrêt sans attendre, avant que des dégâts irréversibles ne soient imposés aux territoires concernés ou qu'un nouvel accident ne survienne sur les voies délaissées.

Nous vous remercions ainsi de l'attention que vous porterez à cette demande et des réponses que vous y apporterez, et vous prions de recevoir, Monsieur le Ministre, l'expression de notre considération distinguée.

Associations et collectifs signataires :

- 1- Association Alternative LGV Midi-Pyrénées (82)
- 2- Association des Amis de la Terre du Gers (32)
- 3- Association des Amis de la Terre des Landes (40)
- 4- Association des Amis de la Terre de Midi-Pyrénées (31)
- 5- LGVEA, Association Landes Graves Viticulture Environnement en Arruan (33)
- 6- LGV NINA, collectif citoyen de la Vallée du Ciron (33)
- 7- Association Non LGV Nord Landes et Marsan (40)
- 8- ASCLG - Association de Sauvegarde des Coteaux des Landes de Gascogne, Casteljaloux (47)
- 9 -SEPANSO GIRONDE, Société pour l'Étude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest (33)
- 10- Association Stop LGV Bordeaux Métropole – Pour les Transports du Quotidien (33)
- 11- STOP LGV 47, collectif de Lot-et-Garonne opposé au GPSO (47)
- 12- ATTAC Landes Côte Sud, Association pour la Taxation des Transactions financières et pour l'Action Citoyenne des Landes Côte Sud (40)
- 13- ATTAC Marsan (40)
- 14- Trans'cub, association agréée d'utilité publique, Bordeaux métropole (33)
- 15- TGV en Albret, Association Très Grande Vigilance en Albret (47)
- 16- CADE, collectif des Associations de défense de l'Environnement Pays Basque-Sud et Landes (40 & 64)
- 17- FNE 82, France Nature Environnement Tarn-et-Garonne (82)

¹: <https://www.ccomptes.fr/system/files/2018-11/20181204-rapport-SNCF-Reseau.pdf>

²: <https://autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2023/07/rapport-scenarios-de-long-terme-pour-le-reseau-ferroviaire-francais-12-07-23-final.pdf>

³: <https://conference-ambition-france.transports.gouv.fr/cahiers-dacteur-deposes>

⁴: <https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2024-03/20240312-RPA-2024-CDVI-adaptation-reseau-ferroviaire-national.pdf>

⁵: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401679