

« À 50 millions d’euros le kilomètre, c’est le prix d’un canadair » : sur fond de risque incendie, les élus du Bazadais votent une motion pour l’abandon de la LGV

<https://www.sudouest.fr/economie/lgv/a-50-millions-d-euros-le-kilometre-c-est-le-prix-d-un-canadair-sur-fond-de-risqu>

Bastien Marie - gironde@sudouest.fr
Publié le 01/10/2026 à 19h35.

Dans un territoire particulièrement exposé au projet de LGV vers Toulouse et Dax, les élus du Bazadais ont réitéré leur opposition à la Ligne nouvelle du Sud-Ouest (LNSO), lors du conseil communautaire de ce mercredi 30 septembre. En toile de fond, le risque incendie devient un argument central dans la contestation

Barycentre, orthocentre, centroïde... À regarder la carte du projet de Ligne nouvelle du Sud-Ouest (LNSO), le Bazadais se trouve en plein au cœur du « triangle ferroviaire » formé par les futures liaisons Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. « On est en plein milieu de cette bifurcation, qui doit se faire sur les communes de Bernos-Beaulac, Escaudes et Cudos », résume Michel Aimé. « Enfin, si ça se fait », tempère le maire de Sauviac et vice-président de la CdC du Bazadais. Réunis ce mercredi 30 septembre lors du conseil communautaire de rentrée, les élus ont adopté à l’unanimité (une abstention) une motion réclamant l’abandon de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest, LNSO (ex-GPSO).

Autorisations dès octobre

Si les premiers coups de pelleteuses ne sont pas encore donnés, la LNSO entre pourtant dans une nouvelle phase en ce début de mois d’octobre. Délivrée en février 2026, la première autorisation environnementale pour les investigations préalables permet le démarrage de déboisements en Gironde dès ce mois d’octobre afin de « réaliser les diagnostics archéologiques et sondages géotechniques sur le périmètre d’étude de la ligne. » Et si pour l’heure « nous n’avons pas de bruit autour de ces travaux-là », assure Michel Aimé, le vote vise surtout à réitérer la position territoriale, cinq ans après une décision similaire. « [En 2021, avec d’autres élus de la CdC, nous avons déjà voté une motion similaire](#). Mais depuis la moitié a changé, et surtout on note l’accentuation du risque incendie sur le territoire. »

Dans sa délibération, le conseil s’appuie en effet sur un long rapport d’arguments anti-LGV, dont un large volet est consacré au risque incendie. « On a du mal à comprendre comment des milliers d’engins de travaux publics vont circuler et travailler dans un massif comme celui-ci, alors même que les périodes de risques s’étendent de plus en plus dans le temps, parfois dès mars/avril, et jusqu’à octobre », appuie Michel Aimé.

Au-delà du chantier, les élus redoutent aussi les conséquences de la présence des nouveaux équipements. Le tracé, estime la collectivité, « intercepterait plusieurs centaines de pistes forestières » et nécessiterait « la déviation d’un grand nombre d’entre elles », alors même que la rapidité d’accès des secours est présentée comme « une condition essentielle de l’efficacité de la lutte contre les feux ». À cela s’ajouteraient des clôtures, remblais et autres ouvrages de la ligne, qui

pourraient constituer « autant d'obstacles nouveaux à la circulation des engins de secours », lit-on dans la délibération.

« Et après, quand vous avez des rames qui passent à 300 km/h, il y a un risque d'étincelle qui peut provoquer des incendies dans notre massif de résineux », reprend l'élus. Autre angle d'attaque : le coût du projet, qui pourrait frôler les 20 milliards d'euros. Car si la première phase est aujourd'hui estimée à 14,3 milliards d'euros, le [montant a été réévalué de 20 % en mai 2026 par le Conseil d'orientation des infrastructures](#).

« À 50 millions d'euros le kilomètre, c'est le prix d'un canadien », pointe le rapporteur. La délibération reprend aussi les arguments environnementaux régulièrement avancés contre le projet, notamment les atteintes à la vallée du Ciron, les incertitudes sur le report modal et les interrogations sur la priorité donnée aux lignes nouvelles plutôt qu'au renforcement des trains du quotidien.

Courrier au Président

« Ça fait des années que l'on nous dit que les équipements existants vont être modernisés, que ça va s'arranger et en fait ça ne change pas », explique Isabelle Dexpert, la présidente de la CdC. Si elle rappelle l'importance d'un positionnement communautaire sur le dossier épineux, la maire de Bazas compte désormais faire remonter les doléances de la collectivité jusqu'aux plus hautes instances.

« J'adresserai un courrier au Président, au Premier ministre, au ministre des Transports, aux préfets... J'espère juste une réponse. Qu'ils aient au moins connaissance de notre demande ici. » Derrière la motion, les élus du Bazadais savent aussi que pour tenter de faire dérailler le projet, la bataille pourrait se jouer sur le terrain financier. Avec une infrastructure dont le coût est appelé à évoluer, « la question du financement » pourrait devenir un point de fragilité estime notamment Michel Aimé. À ce titre, les élus réaffirment aussi leur demande de suppression de la taxe spéciale d'équipement, au nom d'un financement jugé disproportionné et pour une infrastructure dont « les habitants ne bénéficieraient pas directement ».