



Indépendant | ø pub | Accès libre

Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest : pourquoi cette nouvelle LGV est contestée

19 septembre 2024 par [Nicolas Beublet](#)

Comptez deux lignes à grande vitesse, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, puis deux projets d'aménagements ferroviaires pour connecter le tout. Vous obtenez le Grand Projet ferroviaire du Sud Ouest (GPSO), qui suscite des oppositions. Voici pourquoi.

Publié dans [Écologie](#)

C'est un programme ferroviaire vieux de trois décennies : le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO). Il doit prolonger l'itinéraire de train à grande vitesse français de Bordeaux vers Toulouse et vers l'Espagne. L'objectif affiché est d'améliorer les déplacements ferroviaires, de voyageurs et de marchandises, dans le Grand Sud-Ouest.

Un temps enterré, le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest est ressorti des cartons il y a quatre ans. Ce chantier doit se terminer en 2032, pour aboutir à la [construction de plus de 400 km](#) de nouvelles voies ferrées en plus sur cinq départements. Il devrait permettre de [relier Paris et Toulouse](#) en 3h10 au lieu de 4h20 actuellement. Elle doit aussi permettre de faire Toulouse-Bordeaux en 1h05 au lieu de 2h10 aujourd'hui, et Bordeaux-Dax en cinquante minutes au lieu de 1h10. Cette LGV devrait aussi, plus tard peut-être, permettre d'aller jusqu'à Madrid depuis Bordeaux.

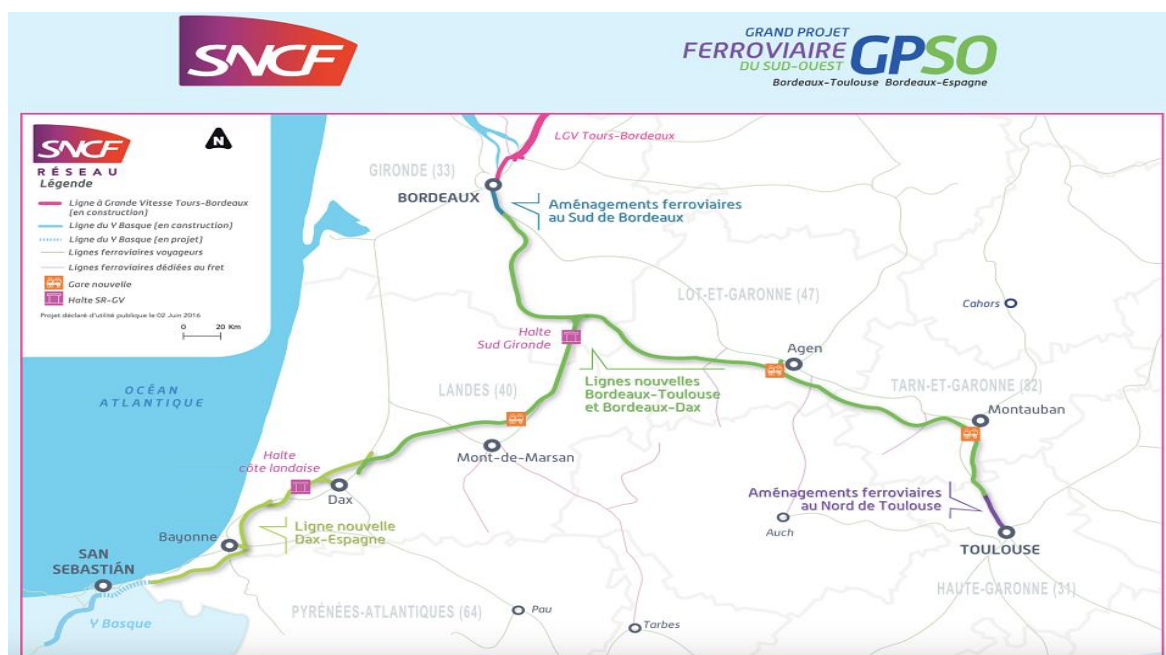
Mais le projet suscite des oppositions. Le groupe LGV Non merci réunit [une vingtaine de collectifs locaux](#) opposés au GPSO dans le Sud-Ouest. Ceux-ci prévoient de se rassembler les 11, 12 et 13 octobre prochains [pour une mobilisation](#) intitulée « Freinage d'urgence », soutenue par les Soulèvements de la terre.

Des élus, de gauche et de droite, s'inquiètent aussi du projet et de son impact sur la région. En décembre 2023, huit parlementaires girondins de différents bords politiques [ont demandé un moratoire](#) sur les aménagements ferroviaires du projet au sud de Bordeaux, doutant de l'utilité du GPSO pour la métropole aquitaine.

Où en est le chantier ?

Cet hiver, le projet a commencé par des démolitions afin de réaliser les aménagements ferroviaires du sud de Bordeaux et du nord de Toulouse, censés connecter la nouvelle LGV aux deux métropoles. À Bordeaux, l'enquête publique, organisée en plein été, vient seulement d'être bouclée et les travaux pourraient démarrer courant septembre en cas de validation par le préfet de Gironde. 12 km de voies ferrées supplémentaires doivent être construits autour de Bordeaux. Le chantier durera au moins huit ans.

Au nord de Toulouse, les premières démolitions ont démarré en février 2024. Ces aménagements prévoient de faire passer l'infrastructure ferroviaire de deux à quatre voies sur 17 km. Les quatre voies permettront, « d'accueillir dans de bonnes conditions les circulations TGV depuis l'extrémité de la LGV jusqu'à la gare de Toulouse-Matabiau, et de développer l'offre de service des trains du quotidien », [indique un dossier de presse](#) de mai 2024.



Visuel du chantier GPSO

Source : [document SNCF de juin 2017](#) (page 4)

Combien ça coûte ?

Dans un plan de financement datant de février 2022, le coût total du GPSO [est estimé à 14 milliards d'euros](#) : 8,5 milliards d'euros pour Bordeaux-Toulouse, 3,7 milliards d'euros pour Bordeaux-Dax, et 900 millions d'euros pour chaque chantier d'aménagements ferroviaires en périphérie de Toulouse et de Bordeaux. Les estimations des coûts datant de 2020, la facture pourrait être beaucoup plus salée compte tenu de l'inflation.

Qui va payer ?

L'État s'est engagé financer 4,1 milliards d'euros sur la première partie du projet, c'est-à-dire les aménagements ferroviaires de Bordeaux et Toulouse ainsi que la ligne LGV Bordeaux-Toulouse. Sur cette étape, les collectivités locales s'engagent à la même hauteur, alors qu'« *un financement complémentaire de 20 % du coût du projet est attendu de l'Union européenne* », notifie un communiqué de presse préfectoral de mars 2022. Le financement complet n'est pas encore assuré.

C'est encore plus vrai concernant la deuxième étape du projet : le tronçon de LGV Sud Gironde-Dax. Sur cette partie, les collectivités locales mobiliseront 1,5 milliard d'euros. Qui financera les 2,2 milliards restants ? Un communiqué de presse préfectoral de mars 2022 précisait que le financement de l'État « *sera assuré dans la prochaine loi d'orientation de mobilités* », pour laquelle aucune échéance n'est encore fixée.

De nouveaux impôts pour le projet ferroviaire

Pour financer ces chantiers, l'État s'appuie sur de nouvelles ressources fiscales, selon un [document de 2023 qui fait le point sur la fiscalité du GPSO](#).

Une taxe spéciale d'équipement (TSE) a été adoptée dans la loi de finances 2023 pour financer le projet. Elle est payée par les habitantes et habitants de 2340 communes censées être situées à moins d'une heure en voiture d'une gare desservie par la future ligne à grande vitesse. La TSE s'ajoute aux taxes foncière et taxe sur les résidences secondaires et doit rapporter 24 millions d'euros par an. Elle doit être prélevée pendant 40 ans.

Aujourd'hui, cette taxe s'élève à entre quelques euros et une vingtaine d'euros en plus par contribuable et par an. L'État a aussi mis en place une taxe spéciale complémentaire sur la cotisation foncière des entreprises, ainsi qu'une taxe additionnelle à la taxe de séjour des vacanciers pour financer le GPSO.

« Ils sont en train de faire un système ferroviaire à la parisienne »

Des parlementaires girondins Modem, LFI, écologistes, socialistes et LR [se sont opposés](#) à la nouvelle taxe spéciale d'équipement en début d'année.

« *Une grande partie des communes sujettes à la TSE ne bénéficiera pas directement des nouvelles lignes, ce qui soulève des questions d'équité. Elles ne profiteront en réalité qu'au rayonnement de la Métropole parisienne, non soumise à la TSE, et au prétendu développement de la Métropole toulousaine* », dénonçaient les élu·es dans un courrier. Les

élus demandent l'organisation d'une consultation citoyenne à l'échelle des deux régions au sujet de la LGV.

L'an dernier, des habitants de la région ont refusé de payer cette « taxe LGV » au nom de la « désobéissance fiscale ». En mars, des collectifs d'opposants ont même déposé un recours auprès du Conseil constitutionnel (sous la forme d'une question prioritaire de constitutionnalité), contre la taxe spéciale d'équipement, estimant que cette taxe locale est contraire au principe d'égalité devant la loi. *« On remet en question la constitutionnalité de ces décisions fiscales car c'est un équipement dont une grande partie des gens ne se serviront pas »*, défend Pauline Dupouy, porte-parole du collectif LGV-NiNa (« LGV ni ici, ni ailleurs »).

La société du GPSO, au contraire affirme que ces nouvelles taxes favorisent *« la plus grande équité possible dans le financement du projet, en faisant contribuer, au-delà des collectivités, l'ensemble des différents bénéficiaires de l'infrastructure »*. Le porteur de projet anticipe aussi *« des valorisations foncières »* des biens des particuliers des 2340 communes concernées par la taxe, grâce à *« une plus grande attractivité des territoires en lien avec la nouvelle LGV »*.

Quels sont les impacts environnementaux du chantier ?

Pour la SNCF, le projet va *« encourager une mobilité plus durable »*. Mais selon les opposants du collectif LGV Non Merci, il entraînera l'artificialisation de 4800 hectares de terres. Ce qui explique que, [comme pour le projet Lyon-Turin](#), il y a des écolos parmi les opposants à ce projet ferroviaire.

La ligne LGV traversera notamment la hêtraie de la vallée du Ciron, *« Arche de Noé de la biodiversité »* selon l'Institut national de la recherche agronomique (Inrae). C'est une forêt vieille de 40 000 ans selon les chercheurs de l'Inrae. Elle accueille des espèces en déclin : vison d'Europe, loutre, tortue cistude.

Or, les dossiers présentés par la SNCF n'ont pas convaincu sur les enjeux environnementaux. Concernant les aménagements ferroviaires du nord de Toulouse, l'Autorité environnementale [a rendu un avis défavorable](#) en septembre 2023 en raison de l'absence d'une *« étude d'impact actualisée »* et d'un manque de précision sur les *« mesures ERC »* (qui permettent d'éviter, de réduire, et de compenser les atteintes environnementales dans le cadre d'un projet), alors qu'il s'agit de la dernière étape réglementaire avant engagement des travaux. Au même moment, le Conseil national de protection de la nature (CNPN), instance d'expertise scientifique rattachée au ministère de la Transition écologique, estimait que les mesures d'évitement et de compensation étaient *« mal évaluées »* et que des conclusions solides ne pouvaient en être tirées.

Les aménagements ferroviaires du sud de Bordeaux ne font pas mieux. En avril 2024, le CNPN a [rendu un avis défavorable](#) à cause d'un manque de *« démonstration que le projet et ses mesures de compensation induiront un gain net de biodiversité sur les sites de compensation concernés »*. En avril dernier, [l'Autorité environnementale recommandait](#) *« de démontrer l'équivalence fonctionnelle des mesures de compensation pour les atteintes aux zones humides et à la biodiversité »*.

Quels sont les impacts sur les trains du quotidien ?

Certes, le train est le mode de transport longue distance le plus décarboné, mais le GPSO aura surtout pour effet de raccourcir les temps de parcours entre métropoles, sans forcément faciliter les transports du quotidien. À Agen par exemple, préfecture du Lot-et-Garonne, la LGV passera dans une nouvelle gare construite à 15 minutes du centre-ville.

Au sud de Bordeaux, il est prévu la création d'une troisième voie ferroviaire sur 12 km. Les opposants au GPSO tentent de démontrer qu'elle ne favorisera pas les trains du quotidien, contrairement à ce qu'avance la SNCF. D'après les opposants, les TER périurbains, qui desservent actuellement cinq gares dans les 20 km au sud de Bordeaux, ne vont plus rouler que sur une seule voie quand la LGV sera lancée, contre deux voies aujourd'hui.

Deux voies seront réservées aux TGV, aux TER « semi-directs » qui ne desservent pas toutes les gares sur leur trajet, et au fret. « *Quand on se retrouve avec une voie unique au lieu d'une double voie, c'est quatre ou cinq fois moins de trains qu'on peut faire circuler* », met en garde Germain Suys, ancien ingénieur de la SNCF à la retraite, membre d'une association opposée à la LGV.

Au nord de Toulouse, le lancement des travaux, en mai 2024, était l'occasion de se réjouir pour Pierre-André Durand, préfet coordonnateur du GPSO : « *Fin 2031, nous aurons ainsi des capacités supplémentaires pour les trains du quotidien et les trains de marchandises, avec une qualité de service renforcée et fiabilisée.* » À l'inverse, les opposants appellent plutôt à une « *optimisation de l'existant* ». Sur les deux voies existantes, « *150 trains circulent chaque jour*, d'après Jean Olivier, des Amis de la Terre Midi-Pyrénées. *En comparaison, à Lausanne, ils font passer 670 trains par jour sur trois voies.* »

Dans un dossier de presse de mai 2024, [la SNCF annonce](#) que le projet va permettre d'augmenter le nombre de TER qui desserviront Toulouse, notamment grâce aux deux voies supplémentaires, présentées comme « *l'une des briques du (futur) service express régional métropolitain* », aussi appelé RER métropolitain.

Mais les opposants craignent que l'agrandissement de cinq gares périphériques autour de Toulouse ne pénalise finalement celle du centre-ville, Matabiau, qui se transformerait en gare de TGV et de grandes lignes. « *Les gens devront se déplacer en métro entre deux gares*, alerte Jean Olivier. *Ils sont en train de faire un système ferroviaire à la parisienne.* »

Nicolas Beublet