

Par **LGV NON MERCI**

La coordination des 33 collectifs et associations qui défendent vraiment les usagers des trains du sud-ouest

Bonjour,

Vous avez peut-être reçu le numéro *hors-série* LNSO été 2025 ou bien êtes-vous allé le consulter sur le site www.ln-so.fr

Huit pages rassurantes pour vous informer du projet de LGV Bordeaux -Toulouse - Dax.
Et pourtant...

Alors que la communication tous azimuts va bon train de la part des médias mainstream en vous bourrant le crâne de fausses informations, de démonstrations biaisées, de sondages orientés... Nous allons vous livrer **NOTRE version SO RECONNECTÉ**, de ce journal de communication et de propagande appelé So Connecté, que les promoteurs du projet LNSO vous déclament à coup de décarbonation, enjeux écologiques, écoconception, mobilité plus durable, amélioration des déplacements du quotidien... Oser dire que vous, citoyen·nes du sud-ouest concerné·es, êtes associé·es à ce projet au travers d'une telle information est tout simplement ahurissant !

FINANCES...C'EST OPEN BAR !

Un projet d'envergure, porté par l'Etat, les collectivités territoriales et L'Union Européenne... Mais aussi financée au travers de taxes locales, TSE (taxe spéciale équipement) pour les propriétaires de foncier, taxe sur le bâti, taxe professionnelle et taxe de séjour...

Vous êtes propriétaire, chef d'entreprise, loueur, et vous habitez à moins d'une heure en voiture d'une gare TGV de la LNSO ?

Bienvenue dans le club des 2340 communes (<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000046850775>) **qui participent au financement de ce projet titanesque** ! Vous êtes environ 2,6 millions de contributeurs et vous payez déjà depuis 2023...sans que l'on vous ait demandé votre avis. Il va de soi qu'à travers les impôts des 2 régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine, ce seront bien **12 millions de contributeurs au total**...puisque Carole Delga et Alain Rousset s'accrochent désespérément à ce projet futile, passant leur temps à le vanter, quoiqu'il en coûte ! D'ailleurs un emprunt de 50 millions d'euros vient d'être contracté par Alain Rousset ...pour faire avancer les travaux des nœuds ferroviaires...

(<https://www.sudouest.fr/economie/lgv/lgv-bordeaux-toulouse-dax-un-premier-emprunt-de-50-millions-d-euros-et-un-message-envoye-a-l-etat-26282438.php>)

C'est quoi ça...les nœuds ferroviaires ? Vous avez été consulté ? Non bien sûr c'est pour le GPSO !

Conclusion : Ce financement ne sera jamais bouclé sans une grosse contribution financière auprès des habitants du sud-ouest !

UN PROJET PHARAONIQUE...

Un projet d'une telle ampleur s'ouvrira inévitablement sur un **gouffre financier abyssal**, s'il avait la **capacité de se réaliser** : Evalué à 14,4 milliards d'euros en 2016, les dernières estimations dépassent largement les 20 milliards d'euros en 2032 (<https://www.cade-environnement.org/2024/10/09/lgv-mais-quel-est-le-cout-estime-du-gpso-a-partir-des-chiffres-officiels/>), année supposée de la mise en service de la ligne Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax étant prévue plutôt en 2035...Le flou artistique quant au calendrier des travaux est de mise depuis 2023, il suffit en effet de suivre les minutes de l'audience du *référé suspension des AFNT du 22 septembre 2025* devant la Cour Administrative de Toulouse pour s'en convaincre...SNCF Réseau empêtré dans ses démonstrations nous a effaré ... (*référé rejeté le 30 septembre malgré une plaidoirie imparable des 2 avocates des Amis de la Terre Midi-Pyrénées qui ont démontré les contradictions et les manquements de GPSON*)

Aujourd'hui, l'État semble se désolidariser du programme pour sa part de 40%, **d'après les derniers débats de la Conférence Ambition France Transports (financement des Mobilités), LNSO ne serait donc plus financé** comme écrit dans ce numéro Hors-Série...Vers un nouveau PPP (Partenariat Public Privé) ... ?

L'Europe, quant à elle, n'a débloqué que 79 millions d'euros à ce jour, sur les 2,8 milliards promis...on est très loin du compte et elle **ne compte plus financer avant 2028**.

<https://rue89bordeaux.com/2023/06/gpso-leurope-verse-60-millions-deuros-aux-lgv-bordeaux-toulouse-dax-deux-fois-moins-quespere/>

Comment, à ce stade aussi incertain de son financement, un tel programme pourrait continuer ?

La décision du 25 juillet prise par le tribunal administratif, valide la régularité du plan financement du GPSON, rejetant les recours des opposants, mais invite les collectivités locales soucieuses de leurs finances et ayant fait un chèque en blanc, à changer d'avis et se retirer du projet si les conditions de ce financement ont changé...sous-entendu mais non exprimé, puisque l'État se désengage.

UN IMPACT ÉCONOMIQUE QUI RESTE A PROUVER...

Une rhétorique qui en jette mais est fausse.

Rien de ce projet ne répond aux *besoins croissants d'une mobilité locale*.

Seule une croissance de l'offre du quotidien est réclamée : 90% des déplacements effectués sont des trajets du quotidien (cars, TER, Intercités)

Le TGV ne concerne qu'une infime partie des voyageurs sur LGV, accentuant **l'effet de métropolisation**, contredisant les urbanistes qui prônent une **désurbanisation**, et comme le répète à l'envie le patron de la SNCF...**le TGV n'est pas un service public !**

<https://www.ledauphine.com/transport/2025/01/17/la-sncf-a-enregistre-une-frequentation-record-dans-ses-tgv-en-2024>

Traduction de l'information du Dauphiné, reprise partout, les voyageurs en TGV représentent 20% de tous les voyageurs en trains : En 2024, 340 000 voyageurs empruntaient chaque jour le TGV pendant que 1,27 millions prenaient les TER et les Intercités dans cette même journée.

De même, **en aucun cas le projet ne facilite le déploiement de l'offre de TER avec les AFNT** : les 2 voies supplémentaires prévues en bordure de canal latéral, inutiles, ne feront que prioriser l'arrivée ou le passage des TGV, les TER ne seront jamais prioritaires, ils seront d'autant plus pénalisés que le cisaillement prévu ne fera qu'aggraver les problèmes de fluidité des déplacements en TER. Il en sera de même au sud de Bordeaux (AFSB).

De même qu'il est inutile de construire une LGV pour l'attractivité de Toulouse ou son intégration dans les grands réseaux ferroviaires. Toulouse n'est pas enclavée ! Le Grand Sud-ouest n'est pas enclavé ! Avec Bordeaux, Nantes et Montpellier, Toulouse a bénéficié de la plus forte croissance démographique sur les 15 dernières années...SANS LGV ! <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3694585#>

Quant au fret, avec un triste record français de 12% de transport par le rail, on ne voit pas bien l'utilité de la LGV pour développer un fret que l'état français enterre un peu plus chaque année...

<https://www.france24.com/fr/info-en-continu/20241104-fret-sncf-va-disparaitre-malgr%C3%A9-la-col%C3%A8re-des-syndicats>

Rappelons enfin que les LGV ne produisent pas une mobilité durable : quand un TGV roule à 320 Km/h il consomme deux fois plus d'énergie dont il a besoin pour rouler à 220 Km/h, la vitesse maximale sur les voies existantes. D'un point de vue énergétique, un TGV est très loin d'être économe, même si le bilan carbone d'un TGV est bien moindre que pour le TER et les Intercités, le TGV bénéficiant toujours des avances technologiques, circulant sur les lignes les mieux entretenues, ne desservant que peu de gares, ...

En résumé, l'impact économique de la LNSO est très loin d'être prouvée !

MIRAGE DE L'EMPLOI...FICTIF, DES SONDAGES...BIAISÉS ET DU REPORT MODAL...

Plus de 10 000 emplois créés pour la phase 1 (Bordeaux -Toulouse- Sud-Gironde-Dax) et

5 000 supplémentaires pour la phase 2 (Dax- Espagne).

Il faut croire que les entreprises retenues pour les travaux n'ont pas le personnel nécessaire à leurs activités. **D'où sortent ces chiffres ? Comment sont-ils calculés ?**

La phase 2 comporte 97 km non inclus dans le financement déjà problématique...Les espagnols n'ont que faire d'une LGV entre Dax et Irun, alors 5000 emplois créées...on se demande bien quand !

Un projet attendu : près de 8 français sur 10, plus de 8 habitants du sud- ouest sur 10, plus de 9 espagnols sur 10 (sondage Odoxa commandé par SNCF Réseau en s'associant avec GPSO... cela donne une idée de l'objectivité d'un tel sondage...)

<https://www.cade-environnement.org/2024/04/11/lgv-retour-sur-le-fameux-sondage-odoxa/>

Dans l'un des sondages réalisés précédemment, il est précisé qu'après explications de ce qu'est le grand projet du sud-ouest ou le GPSO auprès des sondés, **19% seulement** des 1057 et 937 habitants des anciennes régions d'Aquitaine et de Midi- Pyrénées interrogés, **pensaient en avoir entendu parler et savaient précisément de quoi il s'agissait.** Cela laisse perplexe sur la pertinence des sondages Odoxa mentionnés.

Les futurs expropriés n'ont pas dû participer...et les Espagnols n'attendent rien côté français !

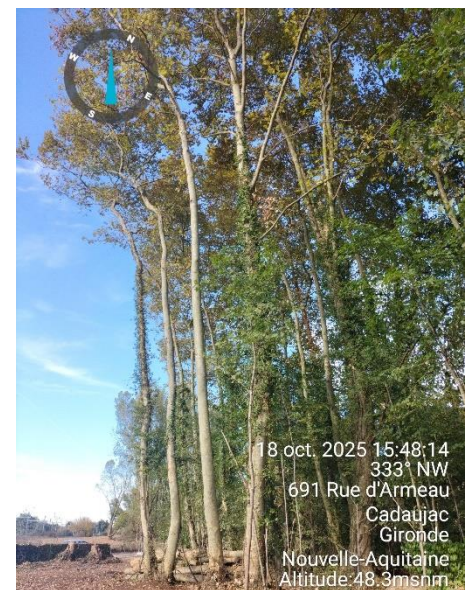
Encourager un report massif de l'avion vers le train

Le transport aérien à l'intérieur de l'Hexagone est en nette régression depuis 2020, notamment sur Toulouse-Paris avec un **recul de plus de 30 %** ceci sans la présence d'une LGV, ce trafic étant toujours en baisse en 2025

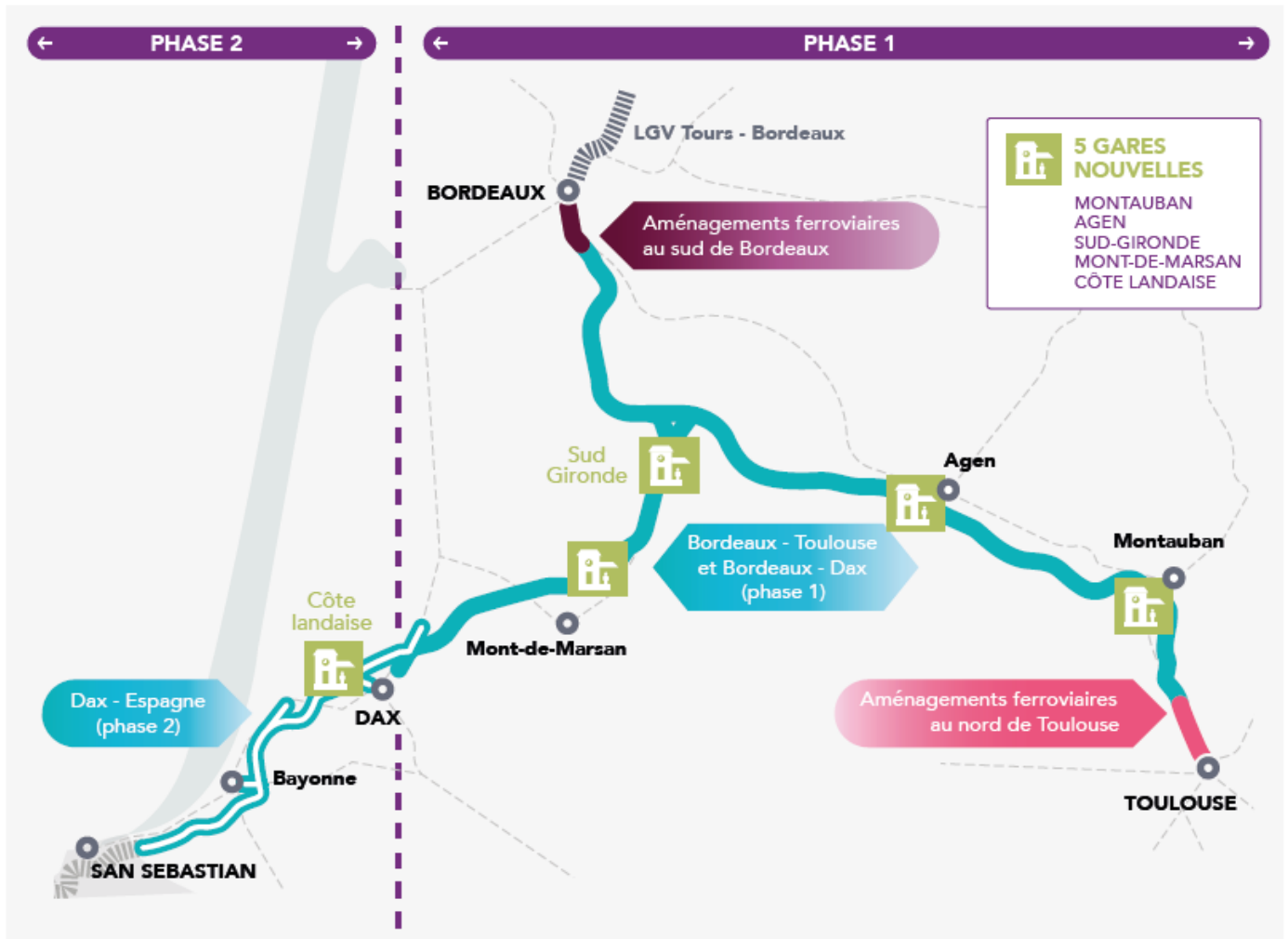
(<https://www.toulouse.aeroport.fr/espace-presse/publications/un-traffic-en-retrait-sur-le-2eme-trimestre-2025>). Sur la même période le

transport aérien intérieur radial est en recul de 28,5%. Transavia, filiale Low-Cost de Air France-KLM qui abandonnera la plateforme d'Orly, a annoncé mi-septembre une politique d'adaptation du trafic Toulouse-Paris avec une **diminution de 30% des vols quotidiens au 1er semestre 2026.** La fermeture de la base d'Easy Jet en avril n'a fait que renforcer cette baisse. Les superlatifs sont adoubs par GPSO mais ne reflètent pas la réalité : **le report ne sera pas massif, il ne sera pas.**

Les ravages au sud de Bordeaux (AFSB)



Le tracé...version simplifiée par GPSO...histoire de bien comprendre l'ampleur du projet, alors que nous avons perdu 44 000 km de lignes depuis 1940...327 km de lignes nouvelles pour moins de 10% des utilisateurs du train



LA VRAIE DÉCARBONATION : LES LIGNES EXISTANTES

Vous l'aurez constaté, les expressions décarbonée, bas carbone, stratégie ambitieuse, dynamique, défis...sont répétées maintes fois...mais ce n'est pas pour cela que c'est exact.

2,4 millions de tonnes d'équivalent CO₂

Un chiffre qui ne prend pas en compte les émissions provenant notamment de l'extraction et du transport des matériaux nécessaires à la réalisation de la plateforme ferroviaire. 30 millions de m³ seraient importés selon le dossier GPSO. **Ce serait plutôt 4,5 millions de tonnes équivalent CO₂ qui est avancé, soit le double !**

Tout comme la stratégie carbone ambitieuse...respect des accords de Paris, report modal massif de l'avion vers le TGV...Des arguments sans consistance et mensongés. Construire une ligne à grande vitesse de 330 km n'a rien d'anodin en termes d'empreinte carbone...terrassements, bétons, remblais, terres déplacées, abattages, défrichements, tunnels, viaducs...des centaines d'engins, camions pendant des années...une drôle d'ambition bas carbone !

<https://blogs.mediapart.fr/lgv-non-merci/blog/071123/vous-etes-ecolos-et-contre-le-train-bilan-climatique-des-lgv-du-sud-ouest>

La vraie stratégie Bas Carbone de ce projet, c'est l'alternative par les voies ferrées existantes.

La ligne la plus directe entre Paris et Toulouse restant **la ligne POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse)**. La ligne Toulouse-Bordeaux ne demande qu'à être modernisée, pour ramener le Toulouse-Paris à **3h35**. Quant à Bordeaux-Dax...**3 minutes**...c'est l'écart qui séparerait les temps de voyage entre ligne existante et ligne nouvelle !

Nombre d'élus, députés, maires, élus des Communautés de Communes, des départements et des deux régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine, des villes se trouvant sur le tracé, en Gironde, Landes, Lot-et-Garonne, Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne sont opposés à ce projet, émettent de sérieux doutes sur le financement, remettent en cause cette infrastructure délirante hors de l'intérêt général...De nombreuses réunions publiques ont lieu régulièrement dans ces départements, n'hésitez pas à participer, donner votre avis, vous renseigner...

Plus de voyageurs en train : + 5 millions / an pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax ; + 3, 5 millions pour les trains du quotidien.

La gare de Bègles a enregistré, pour 2023, 51 657 montées / descentes, soit l'équivalent de 70 déplacements allers-retours / jour, le projet en prévoit, selon l'estimation actualisée en 2024, 836 000, soit l'équivalent de 1145 déplacements allers-retours/ jour...16 fois plus !

A l'exemple de ces chiffres, il est logique de s'interroger sur les évolutions du nombre de passagers proposées par le projet LNSO.

Ce qui nous intéresse c'est de connaître la fréquentation annuelle actualisée sur les lignes Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax et Toulouse-Dax...mais ces données là sont hautement sensibles et SNCF Réseau ne souhaite pas les communiquer, malgré notre insistance auprès du Conseil d'Administration de la SNCF...

Dans sa démarche inédite de faire de LNSO un projet bas carbone, *Carbone 4* a été choisi pour élaborer les étapes de cette stratégie.

Rappelons donc que **Carbone 4**, très prospère PME, a été fondé par le nucléariste **Jean-Marc Jancovici**, ingénieur polytechnicien, boss du think tank Shift Project, décroissant de la dernière heure, écologiste de pacotille. La lucrativité n'étant pas un vain mot dans cette entreprise de pseudo experts en énergie et climat... les chiffres parlant d'eux-mêmes... plus de 100 consultants, 60% du CAC40 comme clients, plus de 170 salariés.

Nous vous invitons à lire attentivement l'enquête approfondie, en trois volets, de **Reporterre** sur cet ingénieur à la gouaille bien reconnaissable, aussi adulé que controversé

<https://reporterre.net/Qui-est-Jean-Marc-Jancovici-L-enquete-de-Reporterre>

Dans les dernières évaluations, *la neutralité carbone de la LNSO ne serait pas atteinte avant 40 à 50 ans après sa mise en service...*ça laisse songeur !

LA LNSO...UN MODELE POUR LA PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT ...SÉRIEUX ?!

Un engagement fort pour l'environnement, par des aménagements paysagers, des protections acoustiques, des ouvrages visant à protéger les eaux superficielles et souterraines, des compensations agricoles.

Qu'y a-t-il de fort dans tout cela, à l'heure de l'effondrement de la biodiversité et du dérèglement climatique ? Rien de précis sur les méthodes ERC (Eviter Réduire Compenser) déjà mises en œuvre ou prévues, notamment concernant le vivant.

Ce qui est véridique, c'est que les atteintes à la biodiversité végétale et animale hors respect des conventions sont coutumières dans l'avancement à marche forcée des travaux sur les **AFNT** (photos) et les **AFSB** : délocalisation des hirondelles à Cadaujac, assèchement de zones humides au sud Bordeaux, coupes d'arbres centenaires en nombre près de Saint-Jory, modifications profondes des berges du canal latéral à la Garonne...sans parler des **nuisances subies par les riverains** au sud de Bordeaux comme au nord de Toulouse, la SNCF ayant fait le choix de **longues périodes de travaux de nuit et d'opérations « coup de poing »**, pour aller toujours plus vite dans l'exécution des travaux, dans le seul but de mettre les opposants et la justice devant « le fait accompli »

Vallée du Ciron et écoconception de la LNSO

L'ambition en matière de prise en compte des sujets environnementaux a beau être forte, il n'en est pas moins vrai que le **CNPN** vient de donner un **avis défavorable** à la demande de dérogation de destructions d'espèces animales et végétales protégées, daté du 9 septembre 2025, pour la demande d'autorisation environnementale concernant la ligne Bordeaux-Toulouse...**un sérieux coup porté à l'ambition** ! Autant dire que la démarche Éviter-Réduire-Compenser a dû passer à côté de son objectif...

Qu'on se le dise une bonne fois pour toutes, **on ne compense JAMAIS** la perte d'une zone humide, la perte d'une zone Natura 2000, la perte d'une forêt ou d'une parcelle agricole, si petite soit-elle.

La Vallée du Ciron, emblématique zone Natura 2000 classée ZSC par L'Union Européenne en 2019, sera le pieux dans la botte de GPSO. Aucune compensation. **Cette zone doit rester vierge et doit annuler le tracé actuel.**

La carte 3D interactive proposée par GPSO sur le site <https://www.ln-so.fr/fr/cartographies> montre à quel point la stratégie de communication est biaisée, voire mensongère, par des vues totalement irréalistes par rapport aux ouvrages d'art nécessaires pour enjamber cette vallée remarquable. En revanche, les techniciens de ces images ont bien représenté les remblais nécessaires et ils sont impressionnants en termes de volume de matériaux déplacés !

Cette zone exceptionnelle est inviolable et doit le rester. Sans doute devons nous porter la demande

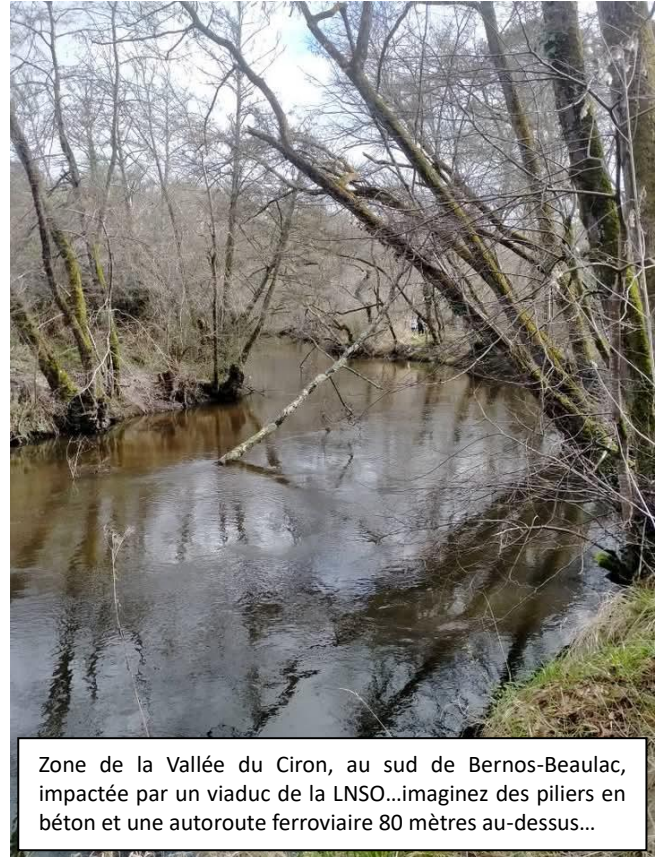
d'annulation du tracé devant le Conseil de L'Europe

par la nouvelle [Convention sur la protection de l'environnement par le droit pénal](#) ?

Quant au terme d'écoconception, un vocabulaire de plus, galvaudé par le porteur de projet.

La LNSO avance...les lignes à grande vitesse se préparent

Une bien mauvaise démonstration de GPSO sur les actions de terrain afin de manipuler la doctrine ERC et l'opinion publique...inventaires écologiques, sondages, diagnostics archéologiques...



Zone de la Vallée du Ciron, au sud de Bernos-Beaulac, impactée par un viaduc de la LNSO...imaginez des piliers en béton et une autoroute ferroviaire 80 mètres au-dessus...



5 oct. 2025 13:35:21
43.72407585N 1.37966958E
8 Chemin de Bordeneuve
Saint-Jory
Haute-Garonne

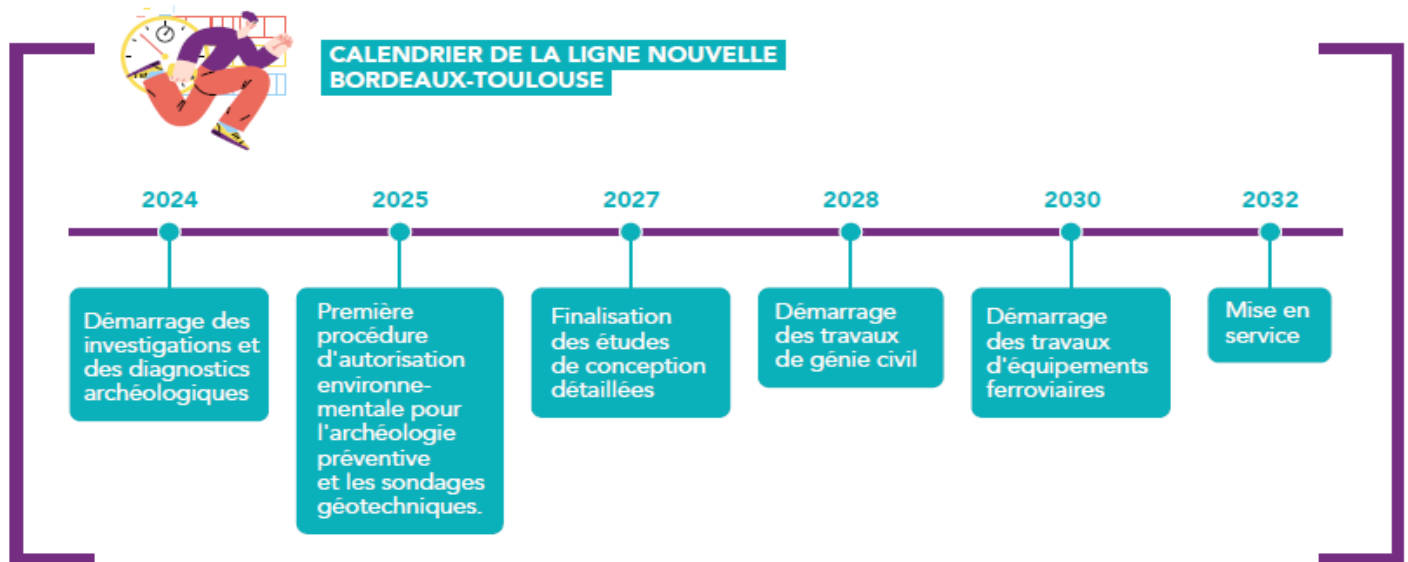


5 oct. 2025 12:50:36
43.71034982N 1.38617953E
1 Bis Résidence du Canal
Lespinasse
Haute-Garonne

Alors que le CNPN vient de rendre un avis défavorable sur la demande de dérogation espèces animales et végétales de l'autorisation environnementale pour la ligne Bordeaux-Toulouse, la copie risque de ne plus passer...

Ne manquons pas l'étape nous permettant de nous exprimer, nous citoyen·nes, dans le cadre de la **consultation du public** sur la future autorisation environnementale de la ligne Bordeaux-Toulouse ! Depuis le 27 octobre et jusqu'au 26 novembre, rendez-vous sur :

<https://www.registre-numerique.fr/ligne-nouvelle-bordeaux-toulouse-ppve1>



Un calendrier bien optimiste et plutôt flou au regard des recours juridiques en cours, des avis défavorables qui déferlent sur le projet et de la contestation grandissante...

Aujourd'hui, les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT) et ceux au Sud de Bordeaux (AFSB), dont les travaux avancent à marche forcée dans un **calendrier plus que chaotique**, ravageant tout sur leurs passages, font l'objet de recours juridiques et d'une très large opposition d'élus·es et de citoyen·nes, quoiqu'en disent les sondages Odoxa...

Ces travaux n'ont qu'un seul objet : faciliter la priorité de passage aux TGV, **au détriment de tous les autres trains empruntés quotidiennement par les usagers des TER et INTERCITÉS.**

Au-delà de ces remarques, on peut regretter que le document tiré à grand nombre d'exemplaires, n'indique pas avec précisions les raisons impératives d'intérêt public majeur de ce projet.

Et pour cause... **ce projet ne relève ni de l'intérêt général, ni d'une RIIPM** aujourd'hui.

Le report modal n'existe pas, les voies existantes sont l'alternative et les démonstrations de GPSO permettant d'écarter cette alternative ne sont ni convaincantes, ni étayées correctement.

Le seul crédo du GPSO, c'est gagner du temps... ?! Pourquoi ? Pour qui ?

Le seul objectif de GPSO, passer en force !

Aujourd'hui nous perdons les batailles pour **stopper ce projet pourtant inutile**, devant la justice administrative parce que nous ne sommes pas audibles face à cette puissance de l'État et de ces élus qui ne comprennent toujours pas que les grandes infrastructures inutiles...

C'EST TERMINÉ !

Vous Citoyen·nes pouvez changer la donne pour un monde différent, un monde vivable pour toutes et tous, un monde qui ralentit pour ne pas périr !

En conclusion :

Il nous est nécessaire de rappeler un fait essentiel à ce stade, à savoir que **L'Autorité Environnementale** et **Le Conseil National de la Protection de la Nature** ont émis un **AVIS DÉFAVORABLE** pour la ligne nouvelle Toulouse-Bordeaux car ils jugent **le dossier présenté par GPSO très INCOMPLET, INCOMPRÉHENSIBLE et INACCEPTABLE** en l'état.

<https://www.cade-environnement.org/2023/09/20/pour-la-lgv-du-gpso-les-ennuis-volent-en-escadrille/>

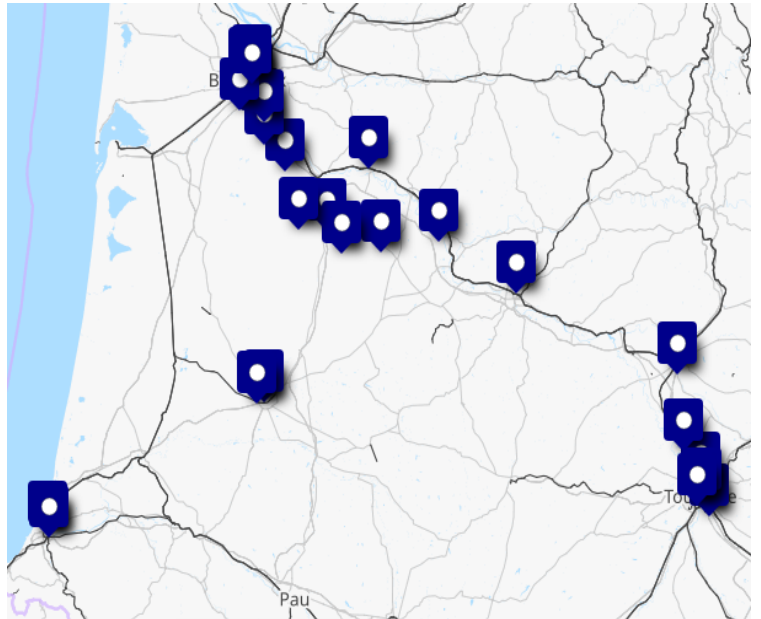
Pour aller plus loin, s'informer, lutter, participer au financement des actions juridiques, à la communication, aux actions de terrain...

<https://www.lgvnonmerci.fr/>

NOTRE CRÉDO A NOUS ? METTRE FIN A CE PROJET !

Les organisations de la coordination : vous en trouverez forcément une près de chez vous...

- Amis de la Terre Midi-Pyrénées (31)
- Task Force A69 et LGV (31)
- ZAD La Guinguette Vaillante (31)
- Comité Alternative ferroviaire (31)
- Soulèvements 31 / 33 - Extinction Rébellion
- STOP LGV 82 - STOP LGV 47
- LGVEA (47) - Les Amis de la Terre Landes (40)
- NON LGV Landes et Marsan (40) - Bizi (64)
- Cade-environnement (64) - SEPANLOG 47
- SEPANSO (33) - Les Amis du Barthos (33)
- LGV NiNa (33) - LGV Desrailha (33) - Euratlantide(33) - Landes Environnement Attitude LEA
- LGVEA (33) - Landes Graves Palus Environnement LGPE - Extinction Rébellion Bordeaux
- ALT LGV Bx Sud - ANV COP21 Gironde (33) - Naturalistes des Terres Nouvelle Aquitaine (33)
- Trans'CUB (33) - STOP LGV Bordeaux Métropole (33)



https://umap.openstreetmap.fr/en/map/collectifs-impliques-dans-la-lutte-contre-le-gpso_927649#8/44.212/-0.203

Si rien n'est fait pour STOPPER la LNSO, ce sera ça...

Pour moins de 10% des utilisateurs du train

327 km de lignes à grande vitesse balafrant tout le sud-ouest

Plus de **20 milliards d'euros** dépensés sans rénover et moderniser les lignes existantes

5000 Ha de terres agricoles, de zones humides, de forêts ravagées

1 800 000 arbres abattus

8 zones Natura 2000 détruites dont la Vallée du Ciron, Zone Spécifique de Conservation

447 ouvrages d'art représentant plus de 28 km de linéaire d'acier et de béton

4,5 millions de tonnes de CO2 émis pour les travaux

53 millions de tonnes de terres et granulats déplacés, dont une partie amenée par cargos

Des centaines de camions, engins, du vacarme et de la poussière pendant 10 ans

La neutralité carbone du projet atteinte dans 50 ans

Et ce sera trop tard pour dire...Si on avait su !

~~LGV~~ NON MERCI