

LGV : vérités et contrevérités.

À force d'être répétées, certaines affirmations sur les lignes à grande vitesse (LGV) finissent par masquer d'autres réalités moins flatteuses. Voici quelques évidences qu'il n'est jamais inutile de rappeler :

Certes, il est vrai que les TGV — comme les trains en général — mettent moins de temps pour relier deux points, en roulant plus vite et surtout en s'arrêtant moins souvent. C'est une vérité incontestable.

Il est également vrai que, pour rouler très vite, les TGV ont besoin de lignes spécialement conçues pour cela.

Mais on oublie souvent qu'en matière de transport, la ligne droite reste le chemin le plus court, et que la vitesse n'est pas toujours synonyme d'efficacité.

• Consommation énergétique

Comme tout mobile soumis à des contraintes aérodynamiques, la consommation d'un TGV en déplacement est approximativement proportionnelle au carré de sa vitesse. Il consomme donc **quatre fois plus d'énergie pour sa traction lorsqu'il roule deux fois plus vite**.

La très grande vitesse gaspille l'énergie.

• Écologie

Non, la grande vitesse sur voies dédiées n'est pas écologique. Outre la **surconsommation énergétique** liée à la vitesse, la construction des LGV constitue à chaque fois une véritable catastrophe écologique : **destruction** d'espèces, **artificialisation** de surfaces considérables, **fragmentation** des milieux naturels et **émissions de millions de tonnes de CO₂**.

• Gaz à effet de serre

Non, les TGV ne captent pas le CO₂. Les forêts qu'on détruit pour les construire, elles, le faisaient. De plus, les vertus climatiques que l'on prête à la création de lignes à grande vitesse sont loin d'être démontrées. Les **émissions** sont systématiquement **sous-estimées** et les **bénéfices** du report modal annoncé, **surestimés**.

• Emprise

Non, un chantier de LGV ne fait pas moins de dégâts qu'un chantier autoroutier.

L'étude d'impact du projet GPSO (Bordeaux-Toulouse-Dax) annonce une emprise de **4 800 ha**, mais la surface réellement réservée, mesurée à partir des cartes du tracé, avoisine plutôt **6 800 ha** pour les lignes nouvelles reliant Bordeaux, Toulouse et Dax. Si on prend une emprise moyenne identique par km à celle de la LGV Tours-Bordeaux ce serait **5 660 ha**...

• Compensations

Non, les compensations (d'espèces protégées, de zones humides, de forêts) ne compensent jamais les destructions, même lorsqu'elles s'efforcent d'y parvenir. On ne remplace pas un écosystème mature par une promesse de renaturation, on ne compense pas la perte d'une zone humide en protégeant une autre, on ne compense pas la perte de forêt en cotisant au Fonds Stratégique de la Forêt et du Bois. La séquence **Eviter Réduire Compenser** est toujours contournée car l'évitement n'est jamais vraiment recherché. **ERC** se réduit alors à des simili compensations qui relèvent très souvent du simple **greenwashing**.

- **Fret ferroviaire**

Non, les lignes actuelles ne sont pas saturées. Le bouchon au sud de Bordeaux est un fake.

Non, la **création de LGV n'a jamais réduit le transport routier de marchandises**. Depuis qu'on construit des LGV, **le fret ferroviaire décline** tandis que **le transport routier prospère**.

- **Report modal**

La clientèle des nouvelles LGV vient d'abord du train et de nouveaux déplacements. Les captures sur la route l'avion n'en sont qu'une fraction.

Le premier bilan LOTI intermédiaire de 2018 concernant la LGV SEA Tours-Bordeaux, montre que la première année d'exploitation, 82,9% des voyageurs venaient du train, 7,7% étaient de nouveaux voyageurs, 6,6% venaient de la route et 2,7% de l'avion. Une autre étude menée à l'Université de Bourgogne en 2015 pour la LGV Rhin-Rhône donne 57% venant du train, 21% de la voiture, 15 % de nouveaux voyageurs et 7% de l'avion.

- **Pertinence des choix**

Non, **les LGV ne sont pas des investissements pertinents** pour sauver le climat.

Selon les fourchettes de coûts d'abattement publiées par France Stratégie (50 à 300 €/tCO₂), **la rénovation énergétique est environ 27 à 165 fois plus efficace que le GPSO** (8 235 €/tCO₂) en termes de CO₂ évité par euro dépensé.

- **Emploi et économie**

Non, il n'est pas nécessaire de lancer de grands chantiers destructeurs pour créer de l'emploi.

Un **investissement équivalent** dans des domaines relevant vraiment de l'intérêt général **pourrait générer autant d'activité économique**, avec bien moins de dégâts.

- **Prestige**

Non, une LGV n'est pas indispensable au développement d'une ville. La preuve : Toulouse, qui n'a pas de LGV, est en train de devenir la troisième ville de France, au détriment de Lyon, desservie par LGV depuis des décennies.

- **Choix des tracés**

Non, le chemin naturel entre Paris et Toulouse ne passe pas par la vallée du Ciron.

Non la LGV vers Dax ne serait pas plus performante que la ligne historique plus courte de 33 km modernisée.

- **Intérêt général**

Non, les égoïstes ne sont pas ceux qui défendent la nature, mais plutôt ceux qui sont prêts à la sacrifier pour améliorer leur petit confort.

- **Priorités**

Non, investir dans des lignes nouvelles vers des villes déjà desservies n'est pas une priorité face aux besoins criants de **santé, d'éducation et d'entretien du réseau ferroviaire existant**.

- **Vitesse, bonheur et intelligence**

Non, vouloir rouler toujours plus vite, à n'importe quel prix, ne rend pas plus heureux — ni plus intelligent d'ailleurs. Ça se saurait.

Note rédigée le 2 novembre 2025

Philippe BARBEDIENNE

Président de la SEPANSO Gironde.