



# LGV : UNE PRIORITÉ POUR LE CLIMAT ?

JANVIER 2026

A. L'URGENCE DE RENOVER LE RESEAU FERRE CLASSIQUE POUR LES TRAINS DU QUOTIDIEN .....	2
B. LES LGV COUTENT CHER, ET NE BENEFICIENT PAS A TOUT LE MONDE .....	3
C. LGV BORDEAUX-TOULOUSE : UN PROJET CADUC DEPUIS LA CHUTE DU TRAFIC AERIEN DOMESTIQUE ?.	4
D. LYON-TURIN : UN MEGAPROJET SUPERFLU AVEC LA STAGNATION DU FRET ROUTIER .....	7
E. ARTIFICIALISATION, FRAGMENTATION, POLLUTIONS : LES (AUTRES) IMPACTS ECOLOGIQUES DES LGV	8
<b>CERTAINES LGV SONT-ELLES SOUHAITABLES ?.....</b>	<b>9</b>
<b>F. CONCLUSION : LES NOUVELLES LGV NE SONT PAS UNE SOLUTION MAGIQUE POUR ENCOURAGER LE REPORT MODAL.....</b>	<b>12</b>

## A. L'urgence de rénover le réseau ferré classique pour les trains du quotidien

Le train à grande vitesse a-t-il tué les “petites lignes” ? La disparition de nombreuses dessertes ferroviaires s’explique en partie par l’essor de la voiture individuelle, plus pratique et rapide que le train sur de nombreux itinéraires, ainsi que la métropolisation, qui accentue la déprise démographique dans certains territoires ruraux.

Les investissements dans les lignes à grande vitesse ont cependant concentré une partie de l’argent public ces dernières décennies, au détriment du réseau ferré dit “classique” (où circulent les trains TER, Intercités, Ouigo Train Classique...)<sup>1</sup>. En raison de ce sous-investissement chronique (ou “dette grise”), **le réseau ferré français est l’un des plus vieux d’Europe : les rails ont 30 ans de moyenne d’âge, certains approchent même les 100 ans dans l’est de la France.**

Un réseau vieillissant augmente le risque d’incidents, de retards, d’annulations, et *in fine* de fermeture de ligne comme la ligne TER Angoulême-Limoges, “suspendue” depuis 2018. Si la détérioration est progressive et en partie invisible pour les voyageurs, les conséquences peuvent être brutales. **C'est ce qui est arrivé à l'Allemagne, où la ponctualité des trains longue-distance s'est effondrée de 79 % en 2020 à 62 % en 2022**, en raison d’un investissement trop tardif dans la rénovation de son réseau<sup>2</sup>. Si la France veut éviter une situation similaire, elle doit investir massivement dès maintenant.

Au besoin de “régénération” (remplacer les anciens rails, caténaires et aiguillages par du matériel neuf), s’ajoute celui de la “modernisation” du réseau ferré, afin d’améliorer la fiabilité, la fréquence et le niveau de sécurité des trains. S’il était déployé sur une grande partie du réseau, le système européen de signalisation (ERTMS) permettrait l’essor du fret ferroviaire et des “RER métropolitains”, c'est-à-dire des TER tous les quarts d’heure pour rejoindre les grandes métropoles.

En 2024, SNCF Réseau a dépensé environ [3,2 milliards d'euros](#) pour rénover le réseau ferré. Il faudrait au minimum 1,5 milliard d’euros supplémentaires, à partir de 2028 et pendant 20 ans, pour remettre d’aplomb le réseau dit “structurant” (1 milliard en régénération et 500 millions en modernisation). Ce chiffre n’inclut pas les lignes de desserte fine du territoire (ou “petites lignes”), dont les besoins sont estimés à environ 700 millions d’euros supplémentaires par an<sup>3</sup>. La ligne Guéret-Felletin en Creuse a ainsi fermé en septembre 2025, faute d’argent public pour rénover la ligne.

**L’ordre de grandeur est donc un investissement d’au moins 40 milliards d’euros pour rattraper cette “dette grise”** (au moins 2 milliards d’euros par an, pendant près de 20 ans). Cet ordre de grandeur est un plancher. Il n’intègre pas la contribution de l’État aux projets de “RER métropolitains”, qui peuvent nécessiter de nouvelles infrastructures ferroviaires (ex : une 4e voie entre Saint-Fons et Grenay, pour désaturer le nœud ferroviaire de l’agglomération lyonnaise).

<sup>1</sup> Le législateur lui-même reconnaissait, au moment du vote de la Loi d’Orientation des Mobilités, en 2018 : “les investissements ont été trop concentrés sur les grands projets, notamment de TGV, au détriment des besoins du quotidien”

<sup>2</sup> A titre de comparaison, en 2023, 81 % des TGV qui ont circulé sont arrivés à l’heure en France selon l’Autorité de Régulation des Transports (ART).

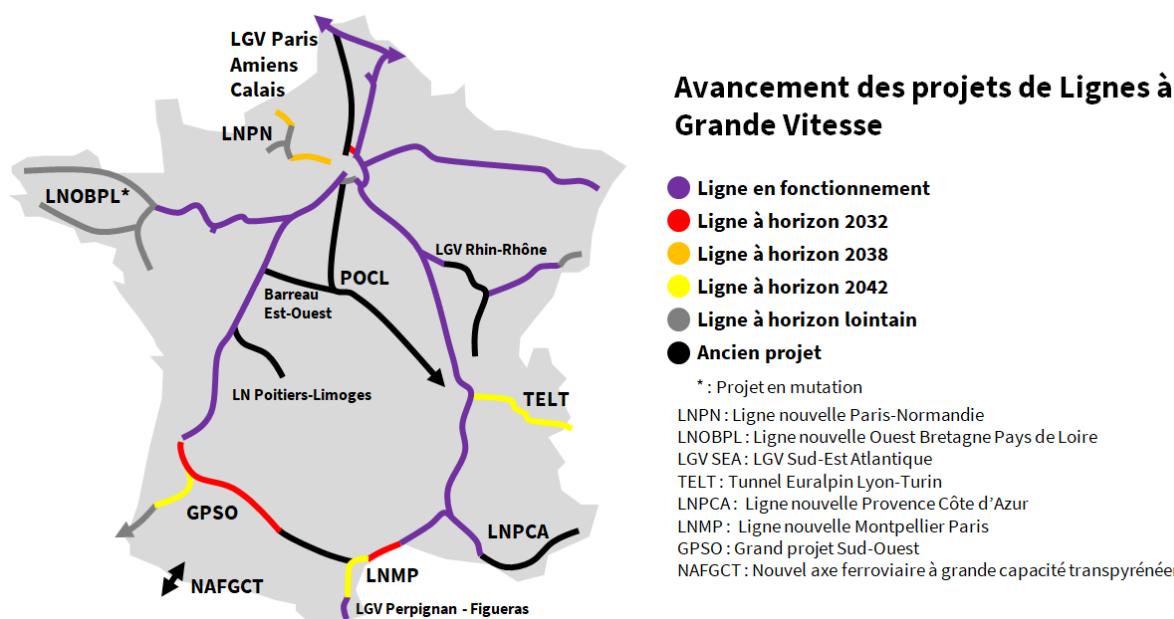
<sup>3</sup> En 2020, le rapport Philizot estimait qu’il faudrait engager 6,4 milliards d’euros entre 2020 et 2028 pour rénover ces lignes. Une mise à jour de ce rapport est en cours.

## B. Les LGV coûtent cher, et ne bénéficient pas à tout le monde

Malgré les besoins dans la rénovation du réseau, la France continue de multiplier les “grands projets” ferroviaires : 5 lignes nouvelles sont censées sortir de terre prochainement, pour un investissement total qui dépasserait les 50 milliards d’euros :

- Lyon - Turin, ligne mixte fret-voyageurs, pour un coût estimé à 26 milliards d'euros par la Direction du Trésor, citée par la Cour des comptes en 2012. L’addition serait probablement beaucoup plus élevée aujourd’hui en raison de l’inflation et des surcoûts de 30% déjà observés sur le chantier du tunnel principal
- Bordeaux - Toulouse / Dax, LGV pour un coût estimé à 14 milliards d’euros courants (8,5 milliards de LGV sur Bordeaux-Toulouse, 3,7 milliards de LGV sur Bordeaux-Dax, et 1,8 milliards pour les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse), et qui dépassera les 15 milliards d'euros selon le porteur de projet lui-même, en raison de l’inflation. Les investissements sont théoriquement répartis entre l’Etat (40 %), les collectivités territoriales (40 %) et l’Union européenne (20 %)
- Montpellier - Perpignan, ligne mixte fret/voyageurs pour un coût estimé à 6,1 milliards d'euros (2020) (dont 2 milliards pour le tronçon Montpellier - Béziers, et 4,1 milliards pour Béziers - Perpignan). La clé de répartition est la même que pour la LGV Bordeaux - Toulouse/Dax (40% Etat, 40 % collectivités et 20% UE)
- Paris - Normandie, ligne nouvelle pour un coût estimé entre 10 et 15 milliards d'euros (2011). L’avenir de ce projet est cependant incertain en raison de divergences d’appréciation entre les Régions Normandie et Ile de France.
- Ouest Bretagne et Pays de la Loire, pour un coût encore en cours d’estimation, notamment concernant les éventuels tronçons de ligne nouvelle Rennes-Redon et Rennes-Lamballe. Ceux-ci ne verraiient pas le jour avant 2045 au mieux.

NB : le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d’Azur (LNPCA), dont les phases 1 et 2 ont été estimées à 3,6 milliards d'euros (2020), n’a pas été mentionné ici. En effet, le projet a été largement remanié pour encourager d’abord la desserte locale, et les phases 1 et 2 ne prévoient aucun kilomètre de ligne nouvelle. Celles-ci sont envisagées, éventuellement, dans les phases 3 et 4, repoussées à un horizon incertain.



Source : Le vent se lève, 2024. Nous aurions placé la LNPCA en gris de notre côté

Dans un contexte budgétaire contraint, il est à craindre que l'argent public nécessaire aux nouveaux projets de LGV le soit au détriment du développement des RER métropolitains et de la rénovation du réseau. Or sans cet argent, SNCF Réseau estime qu'il sera obligé de "sacrifier" certaines portions, pour préserver le reste du réseau. Cela obligerait de nombreux voyageurs à emprunter des modes de transports polluants, comme la voiture. Selon le Cerema, 70% des déplacements en dehors des villes s'effectuent en voiture, et certaines catégories de la population sont plus sensibles à l'absence d'alternatives à la voiture (les seniors et les jeunes notamment).

**Un tel choix serait d'autant plus injuste que la sociologie du TGV est plus aisée et urbaine que la moyenne.** Selon l'Autorité de Régulation des Transports, les cadres et professions intellectuelles (CSP +) constituent 48% des passagers de la grande vitesse, contre seulement 10 % de la population française<sup>4</sup>. De la même manière, selon la Cour des comptes, les Parisiens représentent 14% des utilisateurs de TGV, contre seulement 3,6% des Français.

La sociologie des passagers du TGV étant très proche de celle des passagers aériens (urbains, diplômés, aisés), les nouvelles lignes à grande vitesse pourraient-elles à minima encourager ces profils à prendre le train plutôt que l'avion ? Au vu des dernières évolutions du trafic aérien domestique, il semble que cette bascule ait déjà eu lieu en partie.

## C. LGV Bordeaux-Toulouse : un projet caduc depuis la chute du trafic aérien domestique ?

Jusqu'ici la mise en service de nouvelles LGV a été corrélée avec une chute drastique du trafic aérien (ex : Paris-Lyon-Marseille ou Paris-Bordeaux). Pourtant cette corrélation passée n'est pas garantie à l'avenir en raison de **la désaffection continue des liaisons aériennes hexagonales depuis 2019, qu'il y ait une LGV ou non entre les deux villes.**

C'est le cas notamment des liaisons concurrencées par la Ligne Nouvelle Sud Ouest (LNSO), qui concentre les projets de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Entre 2019 et 2024, la ligne aérienne Paris-Toulouse a vu son trafic diminuer de 36 %, soit 1 million de passagers en moins. La liaison Bordeaux-Marseille, qui ne dispose d'aucun kilomètre de LGV, voit également son trafic aérien diminuer (- 16 %), alors même que le service ferroviaire est très perfectible (train Intercités d'une durée de 6h en théorie, avec des retards réguliers en raison de la vétusté de la ligne)<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Ce chiffre est une moyenne de tous les passagers, qu'ils voyagent en TGV 1<sup>e</sup> classe (51 %), en TGV 2<sup>e</sup> classe (48 %) et en Ouigo (34 %). Cette étude est cependant relativement ancienne (2019), et il est possible, selon l'ART, que les CSP+ aient été légèrement surreprésentés dans le panel.

<sup>5</sup> On observe en revanche que l'existence, ou non, d'une ligne ferroviaire directe a un impact sur l'évolution du trafic aérien. La liaison aérienne Marseille-Nantes est devenue la principale liaison transversale, en croissance de 11 % entre 2019 et 2024. Difficile de ne pas faire le lien avec la fermeture de la liaison TGV directe depuis la crise du Covid ("faute de fréquentation" selon la SNCF).

	Nombre de passagers aériens 2024	Nombre de passagers aériens 2019	Évolution trafic aérien 2024/2019	Meilleur temps de trajet en train 2024	Temps gagné avec la LNSO
Paris-Toulouse	2 061 000	3 216 000	- 36 %	4h30 (direct)	1h
Paris-Biarritz	435 000	631 000	- 31 %	4h00 (direct)	20 min
Bordeaux-Marseille	357 000	427 000	- 16 %	6h00 (direct)	1h
Paris-Pau	249 000	479 000	- 48 %	4h20 (direct)	20 min
Bordeaux-Nice	248 000	271 000	- 8 %	8h50 (1 changement)	1h
Nantes-Toulouse	210 000	316 000	- 33 %	6h50 (1 changement)	1h
Lille-Toulouse	189 000	234 000	- 19 %	6h30 (1 changement)	1h
<b>TOTAL</b>	<b>3 749 000</b>	<b>5 574 000</b>	<b>- 33 %</b>		

Trafic aérien 2024 et 2019 sur les principales liaisons aériennes concernées par la LNSO (> 200 000 passagers en 2019). [Source : DGAC.](#)

Selon la compagnie historique, Air France, cette chute est tendancielle. Pour justifier la baisse du nombre de sièges offerts sur la ligne Paris-Toulouse, [l'entreprise déclarait ainsi en 2023](#) : "le développement de la visioconférence, la réduction des déplacements professionnels sur le domestique et le report vers le train conduisent à une chute structurelle de la demande sur le réseau domestique d'Air France". A compter du 28 mars 2026, la navette Air France entre Toulouse et Paris-Orly, s'arrêtera définitivement, au profit de Transavia. La filiale low-cost opérera désormais [8 vols quotidiens, contre 16 jusqu'ici](#) par Air France, accompagnant ainsi la baisse de la demande.

Une telle baisse du trafic aérien remet-elle en cause l'intérêt climatique du projet ?

Suite à un [avis de l'Autorité Environnementale en septembre 2025](#) qui jugeait "confuses" les explications fournies par SNCF Réseau<sup>6</sup>, cette dernière a missionné le bureau d'étude Carbone 4 pour réévaluer les bénéfices climatiques du projet. **Selon cette nouvelle évaluation, le projet aurait un impact climatique négatif jusqu'en 2048**, en raison des émissions liées au chantier de construction de la LGV (2,5 millions de tonnes équivalent CO2). D'ici 2063, les émissions évitées cumulées seraient de l'ordre de 1,7 million de tonnes équivalent CO2, soit plus de 3 fois moins que les précédentes estimations (5,6 millions t CO2e).

<sup>6</sup> L'Autorité environnementale jugeait les mises à jour effectuées depuis 2014 "particulièrement modestes" au vu notamment de l'électrification des flottes et de la baisse du trafic aérien domestique. Au point de "douter de la fiabilité des résultats", un vocabulaire à charge assez rare dans un document administratif.

Figure 26 : Comparaison des projections 2014 et 2025 d'émissions évitées sur le périmètre Bordeaux <> Toulouse et Sud-Gironde <> Dax, hors AFSB et AFNT, Carbone 4

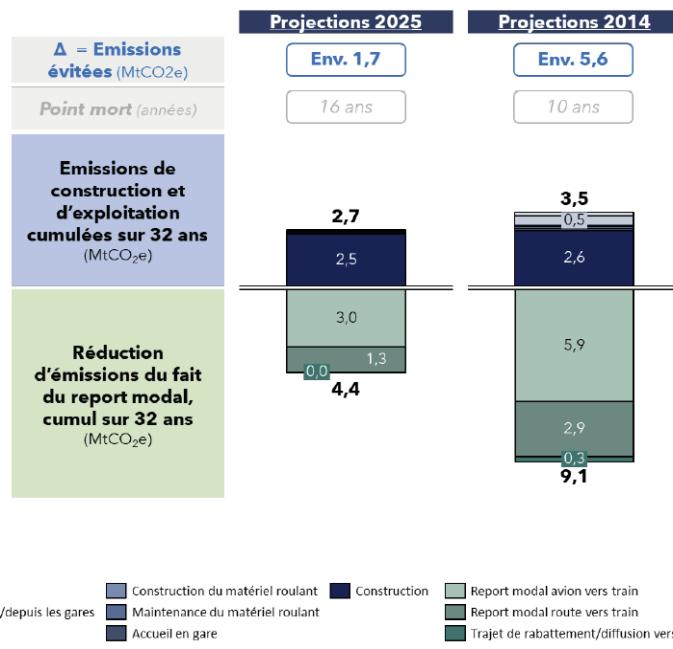
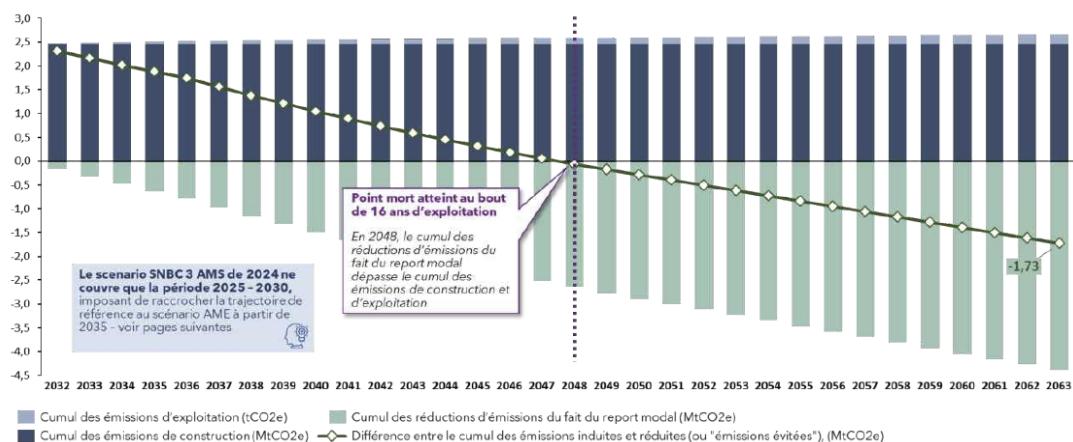


Figure 27 : Comparaison du cumul des émissions d'exploitation et de construction des LNSO avec le cumul des réductions d'émissions du fait du report modal, Carbone 4



**Dépenser 15 milliards d'euros pour espérer éviter 1,7 million de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> sur 40 ans, cela semble un investissement particulièrement inefficace d'un point de vue climatique.** Le coût serait ainsi de l'ordre de 8 800 euros la tonne de CO<sub>2</sub> évitée, bien au-dessus de la [valeur de l'action pour le climat](#) recommandée par le Commissariat général du Plan (300 € par tonne de CO<sub>2</sub> évitée en 2030).

Cette évaluation semble par ailleurs optimiste, puisqu'elle se base sur la baisse de tous les vols intérieurs (-19 % entre 2019 et 2024), un chiffre qui intègre les vols vers/depuis l'Outre-mer. Si l'on considère uniquement les vols hexagonaux, pour lesquels une alternative ferroviaire est envisageable, la baisse est de -25 % sur la même période. Sur Paris-Toulouse, principale liaison aérienne concernée par la LNSO, la baisse est même de -36 %. Autrement dit, une partie du report modal calculé dans cette modélisation a probablement déjà eu lieu.

**Conclusion : l'intérêt climatique du projet LNSO n'est plus démontré en raison de la chute tendancielle du trafic aérien domestique.** Afin d'accompagner cette tendance, il semble plus efficient d'accélérer les investissements dans les projets de RER métropolitains dans les agglomérations toulousaine et bordelaise,

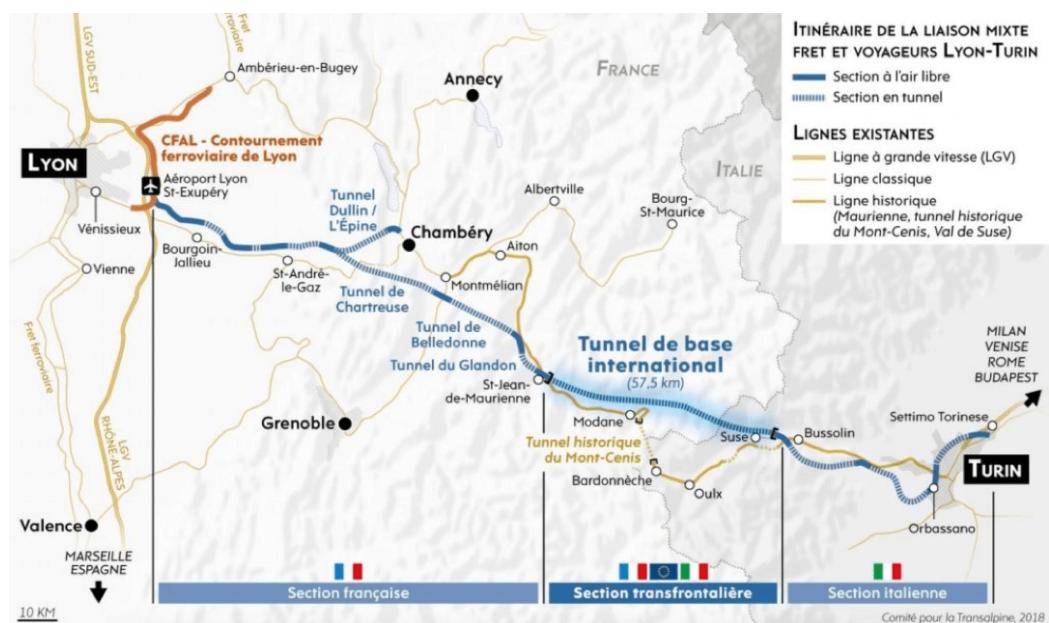
la rénovation des lignes existantes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax - ce qui bénéficiera également à la desserte locale et donc aux déplacements du quotidien -, et de développer le train de nuit (renforcer la ligne Paris-Toulouse qui est presque saturée avec 250 000 passagers par an, et créer la liaison directe Bordeaux-Marseille-Nice promise par le Président de la République en 2022).

## D. Lyon-Turin : un mégaprojet superflu avec la stagnation du fret routier

Le projet de « Nouvelle Ligne Ferroviaire Lyon-Turin » regroupe en réalité différents aménagements ferroviaires à dans les Alpes du Nord :

- La section transfrontalière entre Saint-Jean de Maurienne et Suse-Bussolin, avec le tunnel de base international, long de 57 km. Le coût prévisionnel était de 8,3 milliards d'euros (2012), dont 2,1 milliards pour la France, 2,9 milliards pour l'Italie et 3,3 milliards pour l'UE. En 2024, le budget a été révisé à 11,1 milliards d'euros (2012), soit une hausse de 34%, qui n'intègre pas l'inflation.
- Les accès français au tunnel de base coûteraient environ 7 milliards d'euros (2009), dont 4,1 milliards pour la ligne mixte fret-voyageurs entre Chambéry et Grenay (au sud de l'aéroport Saint-Exupéry) et 2,9 milliards pour la ligne entre Avressieux et Saint-Jean de Maurienne, avec 3 nouveaux tunnels (Chartreuse, Belledonne, Glandon)
- Les accès italiens, avec de nombreux aménagements souterrains jusqu'à Turin, pour un montant estimé entre 1,7 et 4 milliards d'euros

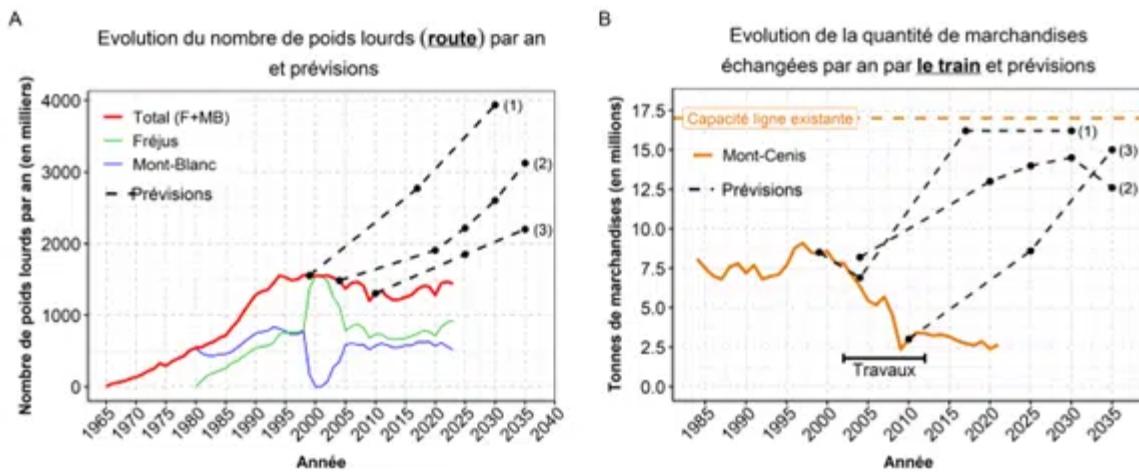
Les projets d'Étoile ferroviaire de Lyon et de Contournement Ferroviaire de Lyon (CFAL) sont parfois intégrés dans le périmètre du projet. **Leur pertinence est cependant indépendante de l'existence d'une ligne nouvelle entre Lyon et Turin.**



Le projet de ligne nouvelle est justifié par une projection de croissance continue du fret routier entre la France et l'Italie. Or ces hypothèses ont été démenties par les faits.

L'enquête publique de 2012 de SNCF Réseau (anciennement RFF) tablait sur près de 4 millions de poids lourds transitant par les tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc en 2030. Pourtant, **entre 2005 et 2024, le**

**nombre de camions circulant entre la France et l'Italie n'a jamais dépassé 1,5 million, soit deux à trois fois moins que prévu.** Par ailleurs, les volumes de fret ferroviaire sont sept fois inférieurs aux prévisions initiales, malgré plus d'un milliard d'euros déjà investis sur la ligne existante.



Source : [TGV Lyon-Turin : quand l'alibi écologique cache un projet ravageur](#), Revue Terrestres, 2025. Données : tunnel du Mont Blanc et tunnel du Fréjus.

**Conclusion : la stagnation du fret routier remet en cause la pertinence d'un projet d'infrastructure aussi coûteux pour la puissance publique.** Avant de construire une ligne nouvelle, il semble bien plus efficace et écologique de rénover la ligne existante, afin d'augmenter la capacité des lignes de fret ferroviaires entre la France et l'Italie.

Concrètement, il s'agirait de :

- **Moderniser la ligne fret existante Dijon-Ambérieu-Chambéry-Modane** : des travaux ciblés permettraient de faire passer la capacité fret à 10 millions de tonnes par an, puis 15 Mt/an. Cela représente déjà une part importante des 19 Mt/an de trafic routier actuel dans les Alpes (tunnel du Mont-Blanc et du Fréjus), et bien plus que les 3 Mt/an du trafic ferroviaire aujourd'hui (tunnel du Mont-Cenis).
- **Résoudre en priorité le nœud ferroviaire lyonnais etachever le CFAL**, conditions indispensables pour rendre tout projet transalpin réellement fonctionnel. Un tel investissement permettra également de désaturer le centre de Lyon et de déployer progressivement un RER métropolitain (avec des trains toutes les 15 minutes sur les branches les plus fréquentées).

## E. Artificialisation, fragmentation, pollutions : les (autres) impacts écologiques des LGV

Les chantiers de construction des lignes nouvelles ne contribuent pas seulement au réchauffement climatique, ils alimentent l'artificialisation des sols, fragmentent les habitats et polluent les milieux naturels, comme le documente régulièrement France Nature Environnement.

En France, [la surface artificialisée a augmenté de 66% en 40 ans](#), et près de 28 % de cette artificialisation est directement liée aux infrastructures de transports. L'artificialisation, ça n'est pas seulement la "bétonisation" mais "l'altération durable de tout ou partie des fonctions écologiques d'un sol, en particulier de ses fonctions biologiques, hydriques et climatiques, ainsi que de son potentiel agronomique par son occupation ou son usage", [selon le code de l'urbanisme](#). Autrement dit, lorsqu'un sol est artificialisé, il perd

ses fonctions essentielles pour l'environnement et pour nos sociétés : capacité à stocker du carbone, à réguler les flux d'eau et limiter les inondations, à filtrer les polluants, fonctions nourricières ou encore rôle de support pour la biodiversité.

A cet égard, le tracé de la LNSO aurait un impact environnemental désastreux, en artificialisant près de 5 000 hectares de milieux naturels, agricoles et forestiers en Nouvelle-Aquitaine. Il traverse notamment le bassin versant du Ciron et affecte huit sites Natura 2000, pour une surface totale d'impact de 40 hectares sur ces espaces protégés.

Lorsqu'elles sont construites, les infrastructures de transport (autoroutes, LGV, etc.) contribuent également à la fragmentation des écosystèmes qui ne peuvent plus communiquer entre eux, créant des perturbations graves pour les habitats, la reproduction et les migrations des espèces.

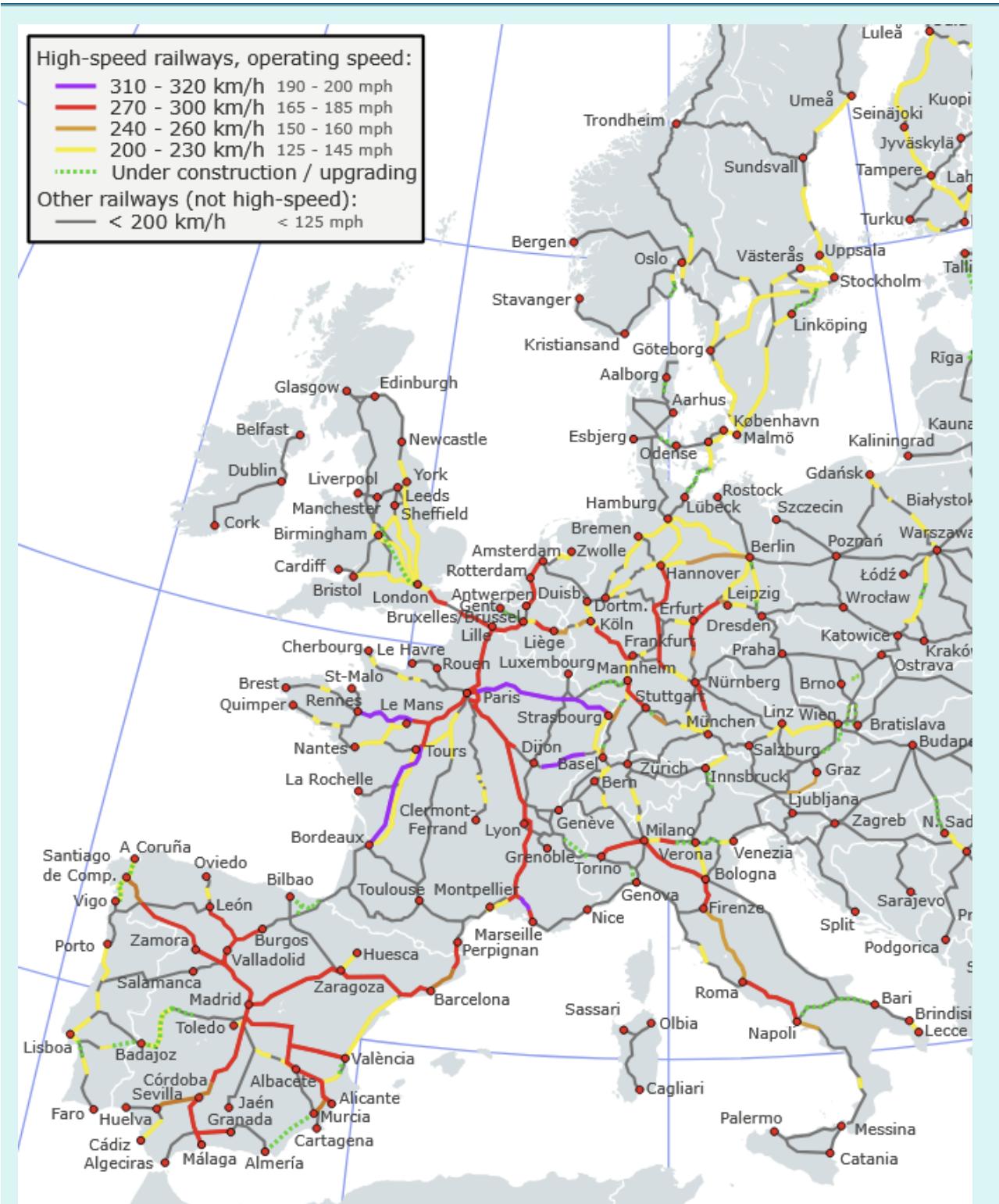
Concernant la LNSO, l'Autorité Environnementale souligne que les mesures de compensation censées répondre aux impacts environnementaux du projet sont incomplètes, et trop générales. Ainsi, elle souligne que la démarche "Eviter Réduire Compenser" (ERC) n'est pas correctement appliquée, que l'état initial ne prend pas en considération les effets cumulés avec les autres infrastructures, et que l'enjeu environnemental lié à certaines espèces est largement sous-évalué. Le projet implique également des besoins massifs en matériaux (carrières, gravières) et entraîne des impacts paysagers et écologiques majeurs, en contradiction avec [les objectifs du schéma régional d'aménagement de la région](#). La fragmentation des territoires sera dommageable tant pour la biodiversité que pour les riverains.

Enfin les chantiers de ligne nouvelle entraînent d'autres nuisances environnementales. Parmi les dommages écologiques du projet Lyon-Turin, on compte ainsi le tarissement des nappes et des cours d'eau, estimé entre 60 et 125 millions de mètres cubes drainés chaque année selon Lyon-Turin Ferroviaire, l'extraction massive de granulats et l'ouverture de carrières (générant des mouvements massifs de poids lourds), les pollutions engendrées par l'utilisation de matériaux d'étanchéité et la gestion des déblais, ainsi que les atteintes irréversibles à la biodiversité alpine.

## Certaines LGV sont-elles souhaitables ?

Dès que possible, la rénovation des lignes ferrées existantes est à privilégier afin d'éviter l'impact d'un nouveau chantier sur la biodiversité et le climat. Pour autant, si la LNSO ou le Lyon-Turin ont un impact écologique démesuré par rapport aux gains attendus, la question d'un tronçon de ligne nouvelle se pose différemment dans d'autres situations.

Entre Montpellier et Béziers, la ligne historique qui suit le littoral est exposée à des risques majeurs (hausse du niveau marin, tempêtes, vents violents et embruns) qui entraînent un manque de robustesse à court terme (les incidents sur une voie provoquent aujourd'hui des ruptures totales de circulation sur tout le sud de la France), et menacent sa pérennité à moyen terme. Par ailleurs, cet axe concentre un trafic poids-lourds international important entre la péninsule ibérique et l'Europe, et conditionne la continuité du réseau à grande vitesse européen, puisque c'est le seul tronçon manquant pour rejoindre Séville à Londres ou Amsterdam.



Lignes à grande vitesse en Europe. Source : [Wikipedia](#)

Dans ce contexte, le principe d'une ligne nouvelle entre Montpellier et Béziers, puis Perpignan, peut constituer un maillon intéressant pour favoriser le report modal depuis les camions et les avions. La liaison Paris <> Barcelone, qui a concentré plus de 5 millions de passagers aériens en 2024 selon Eurostat, souffre ainsi d'un manque criant d'offre ferroviaire (deux trains par jour environ dans les deux sens). Une diminution du temps de parcours autour de 5h30 permettrait aux rames TGV de faire un aller-retour dans la journée, contre un aller-simple aujourd'hui, et renforcer ainsi l'offre.

Ce projet n'est cependant envisageable qu'à certaines conditions, qui ne sont pas remplies aujourd'hui, notamment

- **Une limitation de la vitesse** afin de garantir le passage de trains de marchandises sur toute la ligne, et réduire les impacts environnementaux. Cette mixité fret / voyageurs n'est pour l'instant pas assurée entre Béziers et Perpignan.
- **Le choix d'un tracé avec tunnel dans les Corbières**, pour préserver au maximum les écosystèmes. Tout scénario en tranchée dans les massifs des Corbières doit être abandonné, compte tenu de ses impacts écologiques inacceptables.
- **L'abandon des deux nouvelles gares excentrées** (Béziers Est et Narbonne Ouest), au profit de dessertes TER/TGV cadencées sur les gares existantes (Narbonne, Béziers, Montpellier) et des investissements dans l'intermodalité

Quant aux LGV existantes, leur utilisation est justifiée par le fait que les dommages écologiques ont déjà été commis. Elles peuvent également permettre, dans certaines situations, de renforcer les itinéraires bis en cas de travaux la nuit. Le train de nuit entre Paris et Tarbes, devrait ainsi circuler sur la LGV entre Tours et Bordeaux à partir de février 2026 afin d'éviter les zones de travaux.

## F. Conclusion : les nouvelles LGV ne sont pas une solution magique pour encourager le report modal

La pertinence d'un "grand projet" ferroviaire s'analyse au regard du report modal attendu, des dommages écologiques causés et du coût pour la collectivité. La France est le pays avec le plus grand nombre de "grands projets ferroviaires" en cours, alors même qu'elle affronte un vieillissement inquiétant de son réseau ferré, qui met en danger un certain nombre de dessertes. **Dans ce contexte, il semble prudent de prioriser l'investissement public vers la rénovation du réseau ferré**, qui bénéficie davantage aux déplacements du quotidien, plutôt que dans des nouvelles LGV coûteuses.

**Concernant le report modal depuis l'avion, l'enjeu se situe désormais sur les liaisons européennes**, dès lors que les vols hexagonaux sont en baisse tendancielle. Pour cela, nous recommandons de mettre fin aux exonérations fiscales dont jouit le secteur aérien (30 à 40 € par passager sur un Paris-Barcelone [selon notre dernier rapport](#)), et de développer les connexions ferroviaires directes, de jour comme de nuit, entre métropoles européennes. L'Union européenne aurait un rôle central à cet égard, en devenant Autorité Organisatrice de la Mobilité, et/ou en facilitant l'acquisition de matériel roulant par les entreprises ferroviaires (via des garanties bancaires, ou en achetant elle-même des trains qu'elle louerait ensuite).

**Concernant les trajets en voiture, les projets de Service Express Régionaux Métropolitaines (SERM) sont à privilégier** pour permettre à davantage de personnes de disposer d'alternatives efficaces. Ils permettront de cadencer l'offre ferroviaire entre les centres urbains et périphéries, mais aussi de développer les infrastructures cyclables pour les déplacements les plus courts, et développer les bus à haut niveau de service (voie propre) pour les territoires qui n'ont parfois pas de gare à proximité. Les [nouveaux projets routiers devraient par ailleurs faire l'objet d'un moratoire](#), afin de ne pas accentuer encore la dépendance à la voiture individuelle.

Enfin, **concernant les camions de marchandises, c'est toute l'ambition du fret ferroviaire qu'il faut revoir à la hausse**, avant de dépenser des milliards dans un tunnel surdimensionné. Cela touche à la fiscalité, par la mise en place d'une redevance poids lourds à l'échelle nationale et d'un bonus/malus pour les chargeurs, mais également à la rénovation du réseau ferré, avec le déploiement du standard européen de signalisation ferroviaire (ERTMS) sur les lignes destinées au fret, et la régénération des infrastructures.

## RÉSEAU ACTION CLIMAT

Le Réseau Action Climat-France, fédération de 37 associations nationales et locales, lutte contre les causes des changements climatiques, de l'échelle internationale à l'échelle locale. Il est le représentant français du Climate Action Network International, réseau mondial de plus de 1300 ONG. Il couvre l'ensemble des secteurs responsables du dérèglement climatique: les transports, la production d'énergie, l'agriculture et l'alimentation, l'habitat, et travaille à l'élaboration de mesures alternatives et ambitieuses pour lutter contre le changement climatique et ses impacts.

Mundo M  
47 avenue Pasteur  
93100 Montreuil  
01 48 58 83 92  
[reseauactionclimat.org](http://reseauactionclimat.org)

Le Réseau Action Climat fédère les associations impliquées dans la lutte contre le dérèglement climatique

