ASSEMBLÉE NATIONALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Anne Stambach-Terrenoir
Députée de la Haute-Garonne
Christophe Bex
Député de la Haute-Garonne
Sylvain Carrière
Député de l'Hérault
Bérenger Cernon
Député de l'Essonne
Hadrien Clouet
Député de la Haute-Garonne
Jean-François Coulomme
Député de la Savoie
François Piquemal
Député de la Haute-Garonne
Loïc Prud'homme
Député de la Gironde

Monsieur Philippe TABAROT
Ministre des transports

Copie à Mme Carole Delga, présidente de la région Occitanie
à M. Alain Rousset, président de la région Nouvelle-Aquitaine
à M. Jean Castex, président-directeur général de la SNCF

Toulouse, le 18 novembre 2026

Objet : **Suspension du projet de LGV Bordeaux - Toulouse - Dax (LNSO)**

Monsieur le Ministre,

Par la présente, nous vous interpellons au sujet de votre volonté de maintenir le projet de construction de la ligne à grande vitesse (LGV) entre Bordeaux, Toulouse et Dax, aussi appelé lignes nouvelles du sud-ouest (LNSO).

Dans un rapport consacré au financement par l'État des routes et des voies ferrées publié ce lundi 16 novembre, la Cour des comptes recommande de geler le projet LNSO pendant au moins 5 ans, afin de prioriser l'investissement dans l'entretien des lignes ferroviaires existantes. Cette publication intervient alors que le dernier rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) avait affirmé

que le projet LNSO devait justement être réactualisé au niveau du coût, très probablement sous-évalué aujourd'hui. Le président du COI, M. Valence, avait d'ailleurs affirmé, en audition devant le Sénat le 1er juillet 2026, que le choix de favoriser l'investissement dans les infrastructures de longue distance type LGV, se ferait nécessairement "au détriment des investissements dans le développement de la mobilité du quotidien". C'est ce que vient aujourd'hui confirmer la Cour des comptes.

Les conséquences du manque d'investissement dans l'entretien du réseau de voies ferrées existantes sont déjà sous nos yeux : les défauts de signalisation ont fortement augmenté depuis 2021 (+ 16 % par an) et, en moyenne, 40 % des retards de train sont imputables à des défaillances de l'infrastructure, en forte augmentation par rapport aux précédentes années. SNCF réseaux évalue le retard financier accumulé dans la rénovation (aussi appelé la "dette grise") à la somme colossale de 60 milliards d'euros. Il y a donc un besoin urgent d'investissement dans le maintien du niveau de service des lignes existantes, indispensables au transport quotidien de millions de nos concitoyens.
Or, compte tenu de la situation budgétaire et de l'absence de hiérarchisation des investissements, la Cour affirme que si l'Etat voulait poursuivre l'ensemble de ses objectifs annoncés, "l'impasse de financement pourrait atteindre 20 milliards d'euros entre 2026 et 2037". En effet, au vu de l'état préoccupant des comptes publics, l'État ne pourrait respecter, sans réajustement, le contrat de performance qu'il a signé avec SNCF réseau le 12 novembre dernier, tout en continuant de se lancer tête baissée dans de nouveaux projets coûteux.

Il est donc urgent pour l'Etat de faire un choix, et pour la Cour des comptes, comme pour nous, il est simple : il faut "donner la priorité aux réseaux existants".

La LNSO fait l'objet de vives contestations et n'a pas refait l'objet d'évaluation socio-économique depuis 2014. Or les impacts environnementaux sont colossaux et délétères dans le contexte de changement climatique accéléré que nous connaissons : plus de 1000 hectares défrichés, dont la moitié de forêts et près de 300 ha de zones humides, et huit sites Natura 2000 affectés.
Et la baisse du trafic aérien sur la liaison Paris–Toulouse, principale source de report modal attendu pour la LGV Bordeaux-Toulouse, met en péril la rentabilité du projet.

Enfin, le dernier rapport du COI anticipe par ailleurs un surcoût de + 20 % pour ce projet, estimant son coût total à 15,5 milliards d'euros.

Il est encore temps d'agir dans l'intérêt général : poursuivre sans plus de réflexion un projet aussi coûteux à tous points de vue compromet, comme le souligne la Cour des comptes, les nécessaires modernisation et régénération des lignes existantes. De nouvelles évaluations doivent impérativement être effectuées à l'aune des contraintes économiques et écologiques de notre temps.

Dans ce cadre, nous vous appelons à vous conformer à la recommandation de la Cour des comptes et à engager sans attendre un moratoire : la suspension d'urgence du projet de ligne à grande vitesse entre Bordeaux, Toulouse et Dax, le temps d'étudier des alternatives moins coûteuses, plus respectueuses du vivant et afin de réorienter nos investissements dans la rénovation et la modernisation du réseau existant pour permettre au plus grand nombre des usagers de voyager et se déplacer dans des conditions optimales.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

Anne Stambach-Terrenoir
Députée de la Haute-Garonne

Christophe Bex
Député de la Haute-Garonne

Sylvain Carrière
Député de l'Hérault

Bérenger Cernon
Député de l'Essonne

Hadrien Clouet
Député de la Haute-Garonne

Jean-François Coulomme
Député de la Savoie

François Piquemal
Député de la Haute-Garonne

Loïc Prud'homme
Député de la Gironde