

## LGV GPSO : un investissement public au service de quelques voyageurs privilégiés ?

Communiqué de presse



LGV GPSO : un investissement public au service de quelques voyageurs privilégiés ?

### Il y a longtemps que la quasi totalité du fret n'est plus sur les rails.

On vous invite à visualiser les triages totalement désertés. Le tout camion est une réalité sur un réseau autoroutier complètement réalisé. OUI à la modernisation des liaisons transvelas Bordeaux Marseille Nice - Lyon Bordeaux - Perpignan Lyon. NON au Toulouse Bordeaux en LGV à 9 milliards de €. Parole d'un ancien conducteur de train ( 1976 / 1988) au dépôt de Toulouse.

Le projet de Ligne à Grande Vitesse GPSO est présenté depuis des années comme l'avenir du Sud-Ouest. Derrière les promesses de modernité, de rapidité et d'attractivité économique, se cache pourtant une réalité bien plus préoccupante : celle d'un projet démesuré, coûteux, destructeur et profondément déconnecté des besoins réels des habitants de nos territoires.

### Car enfin, de qui parle-t-on ?

Des milliers de Girondins qui, chaque matin, prennent leur voiture faute de transports du quotidien performants ?

Des habitants du Sud-Gironde qui voient leurs gares dépérir ?

Des personnes âgées, des familles, des salariés ou des étudiants qui attendent simplement un train fiable, accessible et ponctuel ?

### Ou bien parle-t-on uniquement de quelques cadres pressés qui gagneront quelques minutes entre Paris et Toulouse ?

La vérité est là : la LGV GPSO ne répond pas aux besoins quotidiens des habitants de nos territoires ruraux. Elle ne désenclavera pas nos communes. Elle n'améliorera ni les dessertes locales, ni la mobilité des travailleurs, ni l'accès aux services publics. Pendant que l'on engloutit des milliards dans une infrastructure pharaonique, les trains du quotidien continuent de souffrir d'un sous-investissement chronique.

### Comment accepter une telle absurdité quand, dans le même temps, certaines gares locales demeurent dans un état indigne d'un service public moderne ?

Prenons l'exemple de la gare de La Réole : en 2026, l'accès aux quais reste encore interdit aux personnes à mobilité réduite. Voilà la réalité du terrain. Voilà le quotidien vécu par nos concitoyens. Avant de rêver de TGV traversant nos campagnes à toute vitesse, commençons déjà par garantir à chacun le droit élémentaire de monter dans un train.

L'urgence n'est pas de gagner vingt minutes entre deux métropoles.

L'urgence est de rénover les lignes existantes, moderniser les gares locales, améliorer la fréquence des TER, sécuriser les passages à niveau, renforcer les correspondances et rendre enfin le rail accessible à tous.

À cela s'ajoute une contradiction devenue insupportable.

Les mêmes responsables politiques qui financent à grand renfort de subventions des politiques de préservation de la biodiversité siègent ensuite dans des instances soutenant un projet qui artificialise des milliers d'hectares, fragilise les zones humides, morcelle les espaces forestiers et détruit des terres agricoles parmi les plus précieuses de notre région.

Quel sens y a-t-il à financer la biodiversité d'une main pour la sacrifier de l'autre ?

**La LGV GPSO représente un coût colossal de plusieurs dizaines de milliards d'euros**, supporté en grande partie par les contribuables locaux. Combien de lignes TER renouvelées ? Combien de petites gares modernisées ? Combien de trains du quotidien supplémentaires pourrait-on financer avec de telles sommes ?

Le progrès ne consiste pas à faire passer quelques trains plus vite devant des territoires abandonnés.

Le progrès, c'est permettre à chacun de se déplacer dignement, chaque jour, quel que soit son lieu de vie. Pour paraphraser le poète Léo Ferré, " je suis de la race ferroviaire qui regarde passer les vaches"Nous refusons de devenir"de la race girondine qui regarde passer les trains".

**Nous voulons des trains qui s'arrêtent, des trains utiles, des trains accessibles.**

Des trains du quotidien au service des habitants et non d'une vision technocratique de l'aménagement du territoire.

Parce qu'un territoire vivant ne se mesure pas à la vitesse à laquelle on le traverse, mais à la qualité de vie de celles et ceux qui y habitent.