



Maison des associations. 24, bd de Candau  
40000 MONT DE MARSAN  
[landes@amisdelaterre.org](mailto:landes@amisdelaterre.org)  
<http://amisdelaterre40.fr/spip/index.php>

Mont de Marsan, le 19 avril 2023

## Compte rendu de la réunion d'installation du comité du Grand Projet Sud-Ouest du 14 avril 2023

### Propos Liminaires

Nous étions conviés à cette première réunion par Madame la Préfète. L'autre association environnementale, la Sepanso, avait décliné l'invitation. Comme les amis de la Terre, cette association fait partie des rares structures landaises connaissant bien le dossier.

Sans rien demander, nous avons rajeuni de presque 20 ans. Il suffisait d'écouter les arguments de quelques élus d'importance pour se rendre compte que la connaissance de certains est plus proche du rêve, de l'idée reçue, à moins que ce ne soit de la mauvaise foi. L'argumentation qu'ils développent est celle de 2005-2006. Rien ou presque n'a changé.

L'euphorie fut de courte durée. Les deux représentants des Amis de la Terre étaient noyés dans l'océan de ce que nous appellerons les GPSOphiles, famille des GPI2philes. Ils utilisent une science particulière, la Pataphysique de JARRY, commune aux esprits supérieurs qui maîtrisent la cinquième opération. Nous considérons deux catégories de GPSOphiles :

- Les GPSOphiles par devoir
- Les GPSOphiles par nature

La première catégorie comporte tous les acteurs responsables par fonction professionnelle de la réalisation de ce GPI<sub>2</sub>. Ce sont pour la plupart des salariés des structures impliquées dans la production du GPSO.

La deuxième catégorie comporte en général des élus, qui en devraient normalement maîtriser le dossier, mais qui n'en ont qu'une connaissance très superficielle. Ils nous servent souvent des arguments d'autorité, des éléments de langage, répétés à l'infini pour convaincre le bon peuple.

Cette deuxième catégorie est relativement présente dans les Landes. Nous rappellerons quelques combats contre d'autres GPI<sub>2</sub> portés par des élus de ce département :

- Le complexe piscine à Vague de Soustons
- Le méga complexe de piscine à vague d'Atlantisud <sup>1</sup>
- Le Golf géant de 45 trous de Tosse <sup>2</sup>
- Le complexe commercial d'Ondres
- Le complexe commercial d'Atlantisud

---

<sup>1</sup> <https://www.amisdelaterre40.fr/spip/spip.php?article470>

<sup>2</sup> <https://www.amisdelaterre40.fr/spip/spip.php?rubrique52>

A part le premier qui n'a pas passé le cap du tribunal administratif pour cause de construction en zone interdite, tous les autres ont chuté sur le même écueil, celui du financement rentable impossible à trouver. Nous verrons qu'il y a eu des progrès dans la gestion de cet écueil.

## Histoire des voies ferrées Landaises

Au XIX siècle, les lignes d'intérêt général sont réalisées : Bordeaux/Bayonne 1855. Morcenx/Mont de Marsan 1857, Dax/Puyoo 1863, Bayonne/Toulouse 1867. Ensuite, une vingtaine de lignes locales furent créées entre 1880 et 1914 <sup>3</sup>. Après la seconde guerre mondiale, le déclin s'amorce. La fin des lignes locales commence par la fermeture au voyageurs en 1949, puis progressivement du fret qui, rappelons le, est la priorité de nos élus GPSOphiles <sup>4</sup>. Nous noterons qu'il a existé une ligne entre Dax et Mont de Marsan via St Sever pas beaucoup plus longue que la route directe (54 km). Longue de 63 km, elle fut fermée aux voyageurs en 1970 <sup>5</sup>. Il ne reste que deux lignes locales <sup>6</sup>. A noter que l'étoile ferroviaire montoise était plus développée que celle de Dax, pourtant sur la ligne principale. Au sommet de sa puissance, le réseau ferré landais comprenait 1063 km de voies de diverses largeurs dont 563 km de voies d'intérêt général. L'action des GPSOphiles semblent montrer qu'ils n'ont pas fait grand-chose pour maintenir ces voies ferrées, et éviter le démantèlement de certaines d'entre elles, et la chute du fret ferroviaire.

## La Réunion

Nous avons été obligés d'intervenir rapidement après le début de la réunion pour demander (sans trop de succès) que les participants évitent de nous raconter trop de balivernes. En effet, le vice-président en charge des transports au Conseil Régional, comme un élu local d'importance, venait d'affirmer que le fret était une priorité et qu'il allait bénéficier de la LGV. Nous avons simplement rappelé qu'en 2006, il y avait entre Dax et Bordeaux 32 trains de marchandises en moyenne journalière. Qu'en 2020, il n'en reste que 14. Nous avons également précisé que Monsieur Vidalies, alors secrétaire d'état aux transports, avait signé la DUP d'une autoroute ferroviaire entre Tarnos et le Nord de la France, avant de l'annuler quelques mois plus tard en 2015. Le fret ferroviaire dans les faits ne semble qu'une priorité de façade.

Nous avons demandé pourquoi les représentants des sylviculteurs n'étaient pas invités, de même que les représentants du parc naturel régional et les usagers du ferroviaire.

Pour les sylviculteurs : "ils sont représentés par la chambre consulaire, la chambre d'agriculture". Il paraîtrait que ceux-ci n'ont pas de représentation officielle.

Quelques interventions particulièrement hors sol ou de mauvaise foi ont émaillé la réunion, telle celle du député de la 1ère circonscription des Landes. Dans son unique prise de parole, il affirme que les élus portent la voix du peuple qui souhaite la LGV. Lui non plus n'a pas participé au débat public, et n'a pas lu les conclusions de l'enquête publique.

---

<sup>3</sup> <https://trainconsultant.com/2022/07/17/les-chemins-de-fer-perpendiculaires-des-landes-seul-le-profil-fut-facile/>

<sup>4</sup> <http://trainlandes.free.fr/page21.htm>

<sup>5</sup> <https://reseau-train-ho-de-paquito40.e-monsite.com/pages/la-compagnie-du-midi/dax-mont-de-marsan.html>

<sup>6</sup> <http://trainlandes.free.fr/page2.htm>

## Train et Développement

Madame la Préfète nous a expliqué qu'elle venait de l'Orne. Elle nous a conté une histoire édifiante sur ce département. Selon Madame la Préfète, et si nous avons bien tout compris, l'Orne aurait refusé les voies ferrées et ceci expliquerait le déclin du département qui serait passé de 400 000 habitants au milieu du XIX<sup>e</sup> à 280 000 aujourd'hui. La LGV serait pour madame la Préfète une garantie d'évolution positive.

Il s'avère que notre confiance dans les affirmations des représentants de l'état est à l'image de celles de nos élus : très relative. En conséquence, nous vérifions les affirmations dans la mesure où cela est possible.

Une recherche sur wikipedia montre que le réseau ferré de l'Orne fut beaucoup plus important que le réseau landais. En effet, il est bâti sur une croix de lignes d'intérêt général centrée sur Argentan <sup>7</sup>. Une animation <sup>8</sup> montre l'évolution de ce réseau de 1856 à 2020. Le réseau comprenait un bon maillage principal avec pour conséquence un maillage secondaire plus faible que dans les Landes. Par contre, le réseau principal, d'intérêt général, semble ne pas avoir été aussi électrifié que les Landes.

En ce qui concerne la liaison entre évolution de la population et densité du réseau ferré, nous sommes très dubitatif. L'étude de la- Figure 1- montre clairement qu'il est difficile de les relier par cause à effet. Le creux de la vague des deux départements se situe au maximum de la densité du réseau, et la remontée de la population des Landes serait liée au déclin du réseau. En fait, comme le disent de nombreux scientifiques en charge d'études sur ces

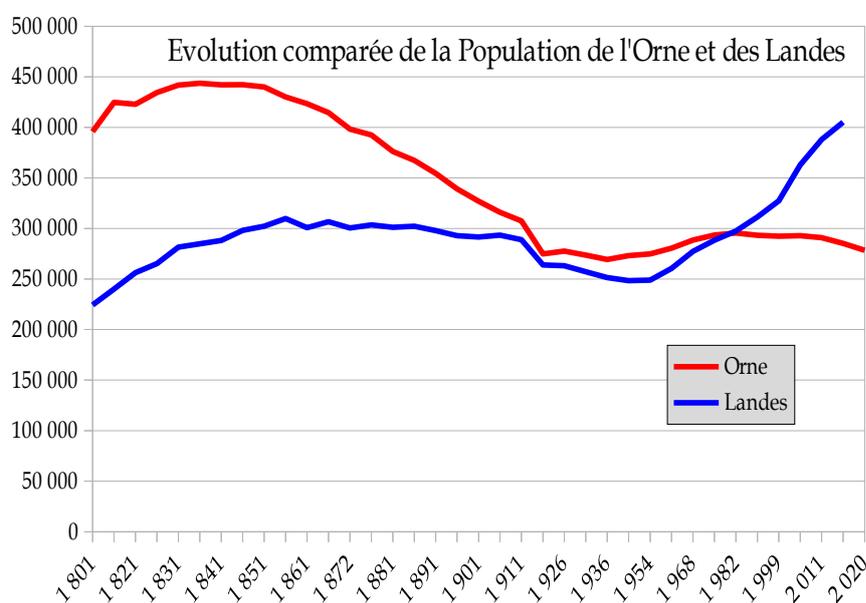


Figure 1: Evolution comparée des populations entre l'Orne et les Landes

sujects : le réseau de transport accompagne l'évolution et au mieux accélère celle ci dans la croissance ou la décroissance. Marie DELAPLACE, que notre bon Duc d'Aquitaine reconnaît n'avoir jamais lue, l'explique fort bien dans ses travaux sur l'impact des LGV.

## Le Temps gagné

Après le fret, vient le temps gagné. Ici nous avons découvert notre incompetence, nous sommes incapables de maîtriser la cinquième opération.

Prenons l'exemple du temps gagné suivant plusieurs hypothèses :

<sup>7</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Transports\\_dans\\_l%27Orne](https://fr.wikipedia.org/wiki/Transports_dans_l%27Orne)

<sup>8</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Transports\\_dans\\_l%27Orne#/media/Fichier:Railway\\_map\\_of\\_France\\_-\\_61\\_-\\_animated\\_-\\_fr.gif](https://fr.wikipedia.org/wiki/Transports_dans_l%27Orne#/media/Fichier:Railway_map_of_France_-_61_-_animated_-_fr.gif)

- H1 Soit un TGV qui circule en 2004 entre Bordeaux et Dax en 1h04<sup>9</sup> sur une ligne dégradée. Ce même TGV sur la nouvelle ligne mettrait 55 minutes<sup>10</sup>

- H2 Soit un train apte à rouler à 220 km/h sur la ligne Bordeaux Dax rénovée. Il mettrait 50 minutes pour relier Bordeaux à Dax. Même conditions pour la ligne nouvelle.

Question : Quel sera le gain de temps entre la ligne classique dans les deux états et la ligne nouvelle ? Réponse :

- H1 : 1h04 - 0h55 = 9 minutes

- H2 : 0h50 - 0h55 = - 5 minutes (la ligne actuelle rénovée est plus rapide que la LGV)

Les deux réponses constituent les résultats classiques pour les demeurés qui ne maîtrisent que les 4 opérations fondamentales.

Par contre, pour les esprits supérieurs qui maîtrisent la cinquième opération, le résultat est un invariant :

- H1 = H2 = 20 minutes

Toute demande d'explication renvoie à un salmigondis non compréhensible pour nos esprits trop bas du plafond.

### Les gares, leurs dessertes

Il en fut de même lorsque nous avons abordé le problème des gares. Madame la Préfète nous a fait le panégyrique d'un ouvrage sur la beauté et l'importance des gares françaises. Il est toujours bon d'éduquer le menu peuple. Nous avons abordé le nombre de trains empruntant cette esplanade de LGV nouvelle, et le nombre d'arrêts en gare de Lucbardez, et de Dax. Comme pendant le débat public, comme lors de l'enquête publique, nous n'avons obtenu aucun chiffre. Pourtant, ce paramètre nous semble essentiel, au regard du coût au km (à ce jour) de cette ligne : 40 millions d'euros. On nous renvoie aux données de l'enquête publique. Nous rappelons que ces données n'y ont jamais figuré. RFF a été contrainte de les communiquer aux commissaires enquêteurs, dans ses réponses à l'issue de l'enquête publique. Elles figurent dans le rapport de conclusion de la commission d'enquête. Le ridicule pouvant peut être tuer, nous ne les publierons pas. Sachez simplement que pour la gare de Bayonne, le nombre d'AR serait de 6 alors que Dax en compterait 11 et Lucbardez 10, auxquels il conviendra d'ajouter 3 SRGV. Quand on vous dit que les bourgades de la taille de Bayonne n'intéressent pas la SNCF... On pourra rajouter le petit calcul perfide des commissaires enquêteurs lié à la défunte extension de la desserte ferroviaire de Lucbardez /Mont de Marsan. Ils estimaient à 8 le nombre de passagers par trains. Les calculs d'ordre de grandeurs ne sont pas à mettre dans toutes les mains.

Nous donnons les estimations du nombre de voyageurs attendus dans les gares TGV de Bordeaux St Jean, Dax, Bayonne, et Pau par le document H p 108 de l'enquête publique pour 2024. -Le tableau 1- compare les données du site SNCF data<sup>11</sup> entre 2015 et 2021 et la projection de RFF pour 2024 :

---

<sup>9</sup> Débat public document " DOSSIER SUPPORT PARTIE 2.pdf " p100

<sup>10</sup> Délibération CRNA N° 2021.1295.SP page 12

<sup>11</sup> [https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares/information/?disjunctive.nom\\_gare&disjunctive.code\\_postal&sort=nom\\_gare&dataChart=eyJxdWVyaWVzIjpbeyJjaG-FydHMiOlt7InR5cGUiOiJ0cmVlbWFWIiwuZnVuYyI6IkFWRyIsInlBeGlzIjoidG90YWxfdm95YWdlldXJz](https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares/information/?disjunctive.nom_gare&disjunctive.code_postal&sort=nom_gare&dataChart=eyJxdWVyaWVzIjpbeyJjaG-FydHMiOlt7InR5cGUiOiJ0cmVlbWFWIiwuZnVuYyI6IkFWRyIsInlBeGlzIjoidG90YWxfdm95YWdlldXJz)

Gare	Données Data SNCF							Doc HEP	Var
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2 024	2021/2024
Bordeaux Saint-Jean	12 062 338	12 198 403	14 979 299	16 080 989	17 675 655	11 184 093	16 454 662	18 200 000	10,61 %
Dax	897 314	874 024	930 600	864 607	931 979	635 982	967 004	1 610 000	66,49 %
Bayonne	839 085	800 871	901 165	829 006	948 134	660 529	1 000 265	1 880 000	87,95 %
Pau	806 310	760 097	830 486	725 078	837 523	621 116	961 429	1 920 000	99,70 %

Tableau 1: Les flux de voyageurs

Les gares de Dax, Bayonne et Pau ont intérêt à pousser les murs très rapidement si nous en croyons les projections de RFF devenue SNCF Réseaux, à moins que la vérité de l'évolution des flux ne soit plus proche de la SNCF, la maison mère -Figure 2-.

Nous agacions sur les flux et le nombre d'arrêt arguant que la SNCF indiquait qu'elle répugnait à faire des arrêts TGV sur

LGV dans les bourgades de moins de 150 000 à 200 000 habitants.

Nous citerons la sortie du vice président landais en charge des transports au CRNA. Sa réponse fut du style : " Ce n'est pas vous qui rencontrez les représentants Italiens ou Espagnols ou d'autres compagnies. Ils ont dit leur intérêt pour cette ligne ".

Il y eut également la question saugrenue du président de MACS : " *Où en est la gare de St Geours de Maremne* " ? Question particulièrement hors sol puisque l'enquête publique n'a pas eu lieu et le débat public de 2006 est périmé. Il semble ne pas avoir compris non plus la réalité des montants qu'il a fait voter à ses conseillers.

### **Le financement**

Sur le financement : ils persistent à nous expliquer que l'Europe va financer ce projet. Une demande a été lancée auprès de l'Europe cette année. Nous doutons fort que la réponse soit positive. En tout cas, nous espérons fortement que le financement de cette infrastructure ne sera pas validé.

Nous avons indiqué que nous trouvions ce financement inégalitaire et injuste, la TSE et la TFE portant sur les propriétaires et les entreprises pour certains impactés par le tracé. Le financement à 40 % par les collectivités territoriales du sud de l'Aquitaine et d'Occitanie pour un projet estimé aujourd'hui à 14 milliards d'euros. Des clauses qui indiquent qu'elles s'engagent à compenser les éventuelles défections d'autres collectivités ou de l'Europe.

La plupart des contribuables du sud Ouest soumis à cette dîme n'utiliseront pas ou peu cette LGV, car est il nécessaire de rappeler que seul 8 % des usagers du train empruntent un TGV sur LGV ou sur voie classique. Est il utile également de rappeler que les TGV utilisent en 2020 2157 km de LGV, mais circulent sur 12 542 km de ligne, les LGV représentant 17 % des voies empruntées par les TGV.

Tout cela ne semble pas émouvoir les GPSOphiles outre mesure...

Que ne feraient-ils pour pouvoir aller à Paris ou à Bordeaux plus vite...

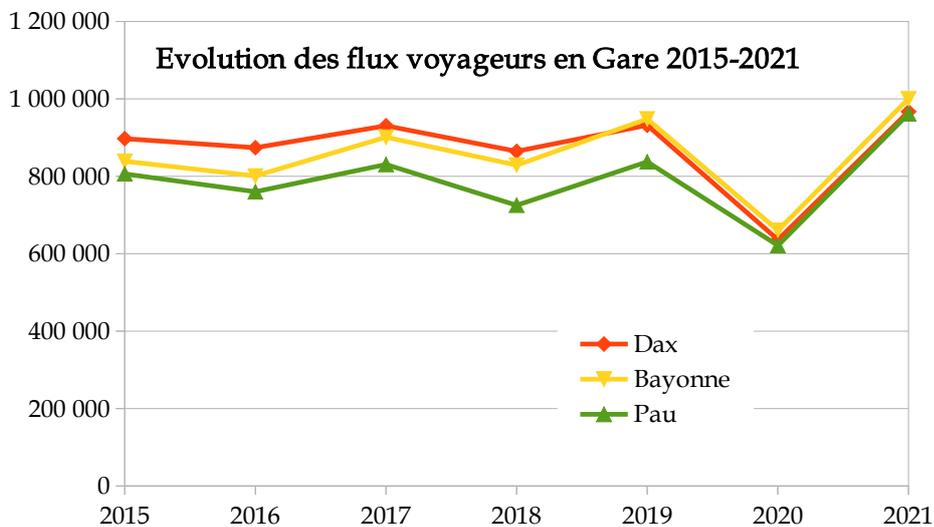


Figure 2: Evolution des flux

Tout fut à l'avenant. Une seule chose semble avoir évolué chez les GPI2philes de notre département : ils semblent avoir enfin trouvé la solution pour trouver des investisseurs à des projets hors sol non rentables économiquement : ce sont vous et moi, nous, les contribuables locaux taillables et corvéables à merci comme à l'ancien temps d'une féodalité retrouvée.

Avec cette solution, la rentabilité n'est plus un critère, seule la beauté du rêve compte.