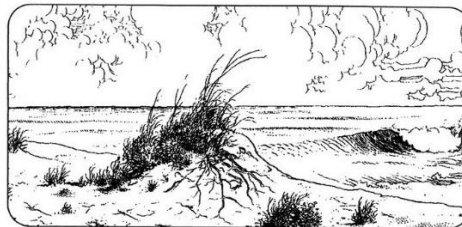


Collectif des
Associations de
Défense de l'
Environnement
Pays Basque
Sud des Landes.
(60 associations)



M. Pierre Recarte
180 chemin Axarrittipi
64122 Urrugne

Urrugne le 1^{er} mars 2025

Objet :
Ligne à grande vitesse Bordeaux-Espagne

Madame Agnès PANNIER RUNACHER
Ministère de la transition écologique,
de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer
et de la Pêche
Hôtel de Roquelaure
246 boulevard Saint-Germain
75007 Paris

Madame la Ministre,

Lors de votre entretien sur France info le 28 février 2025, vous avez déclaré à propos de l'arrêt du chantier de l'A69 Toulouse-Castres : *« Ce projet est soutenu par tous les élus locaux quel que soit leur bord, des élus de droite, des élus de gauche, des élus qui ont à cœur de protéger l'environnement. »* avant de préciser : *« Il faut faire confiance aux élus locaux, il ne faut pas depuis Paris, décider pour d'autres [...] Je suis à l'écoute des élus du territoire et de leurs habitants ».*

Nous partageons totalement votre approche.

Depuis près de trente ans, le CADE s'oppose à la construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et l'Espagne considérant celle-ci inutile comme le démontre l'expertise indépendante du cabinet suisse SMA Protrans mandaté par le président du débat public en 2006. Les experts concluent : *« Dans son état actuel (et sans tenir compte de la gestion du nœud ferroviaire de Bordeaux), la ligne Bordeaux-Hendaye permet d'absorber des charges de trafic qui se situent entre 60% et 80% (selon le tronçon pris en compte) des volumes prévus par RFF à l'horizon 2020 [volumes très largement surestimés] ».* Ils ajoutent que la capacité peut être majorée grâce à des aménagements mineurs.

En 2009, le cabinet d'experts ferroviaires suisses CITEC remet à la communauté de communes sud pays basque une étude capacitaire de la ligne Bayonne-Hendaye. Ses conclusions sont formelles : *« la ligne ferroviaire actuelle reliant Bayonne à Hendaye n'est pas saturée et, moyennant un certain nombre d'aménagements, elle pourra supporter l'ensemble du trafic prévu durant près d'un demi-siècle. »*

Fait inédit pour un projet d'une telle ampleur, les commissaires enquêteurs donnent en 2015 un avis défavorable au projet de lignes à grande vitesse de Bordeaux vers Toulouse et vers Dax. Malgré les efforts de réduction et de compensation, la commission d'enquête juge les dégâts environnementaux importants et sous-estimés. Les enquêteurs relèvent que *« la rentabilité socio-économique de la seule liaison Bordeaux-Dax n'est pas assurée »*

Tout au long de leur mission ils constatent : *« Les opposants sont très déterminés, les soutiens au projet peu nombreux et peu mobilisés. Au total, il apparaît une acceptabilité sociale du projet que la commission qualifie de faible. »*

Faisant fi de ces expertises et de ces avis, le projet est déclaré d'utilité publique et mis en chantier en 2024, avec un engagement de poursuivre la ligne vers l'Espagne malgré la recommandation en 2018 du Conseil d'Orientation des Infrastructures :

« L'opportunité de ligne nouvelle Bordeaux-Dax doit être réinterrogée à plus longue échéance. Il semble en effet que moyennant des travaux de relèvement de vitesse sur la ligne, il est possible d'obtenir quasiment les mêmes bénéfices qu'une ligne nouvelle à un coût bien moindre. Dans les faits, l'infrastructure nouvelle ici ne serait justifiable que par la saturation de la ligne existante, notamment pour répondre aux besoins du fret, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui et ne semble pas envisageable avant un horizon lointain. »

Tout récemment, l'Autorité environnementale est sollicitée, avant le démarrage des travaux des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT). Elle dénonce, pour l'ensemble du projet, l'absence de mise à jour de l'étude d'impact, *« de nombreuses données font défaut ou sont obsolètes »*. Elle ajoute :

« Le dossier, en se focalisant sur une approche réglementaire datée, est incomplet sur de multiples questions de fond (contenu du projet, artificialisation, gaz à effet de serre, milieux naturels) ne permet pas d'informer le public sur l'évolution du projet et de ses impacts. » Dix ans après, les nouvelles études acoustiques annoncées ne sont pas réalisées. Elle refuse donc de statuer. Monsieur le préfet de Haute Garonne signe l'arrêté délivrant l'autorisation environnementale du chantier des AFNT.

A deux reprises la Communauté d'agglomération Pays basque (CAPB), fédérant 158 communes, s'est prononcée très majoritairement contre la traversée de son territoire par une ligne à grande vitesse¹. Les trois députés des circonscriptions basques sont opposés au projet. Le 20 janvier 2023, tous les élus départementaux ont voté un texte en faveur de la modernisation des voies existantes. Ils suivent ainsi l'appel lancé par les maires de Bordeaux, Bayonne et Irun, par ailleurs ratifié par 634 élus.

Au Pays basque l'opposition rassemble une grande majorité de la population et des élus territoriaux. Elle s'est traduite par quatre grandes manifestations, la plus importante de 15 000 personnes précédée de 130 tracteurs. Une pétition, remise en sous-préfecture, a recueilli 23 652 signatures. Des référendums, organisés dans 14 communes de notre territoire situées sur le tracé, ont démontré l'hostilité à ce projet de 90% de la population, avec un taux de participation analogue aux scrutins officiels concomitants.

Vous ne pouvez ignorer l'hostilité des citoyens et des élus à ce projet délétère sur le plan financier, environnemental, économique, mais aussi sur l'aménagement des territoires et sur la réponse donnée aux citoyens à leur demande de mobilité au quotidien. Il est encore temps d'opter pour la modernisation de la ligne actuelle, solution pragmatique, rapide à réaliser, respectueuse des territoires et des écosystèmes. Cette alternative évitera les conséquences que nous risquons de connaître avec l'arrêt de la construction de l'A69.

En espérant que ce courrier retiendra votre attention, veuillez agréer, Madame la Ministre, l'expression de notre respectueuse considération.



Victor Pachon
Président du CADE



Pierre RECARTE
Vice-président du CADE

¹ Le 18 décembre 2021 : Contre : 144 voix. Pour : 41 voix. Abstention : 19 voix.

Le 7 décembre 2024. Motion contre la LGV : Pour : 137voix. Contre : 20 voix. Abstention : 42 voix.