

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



CADE
124 Chemin de Galharet
64990 Mouguerre pachonlgv@gmail.com
pierre.recarte@yahoo.fr

Mouguerre le 27 mars 2025

Monsieur Apóstolos Tzitzikóstas
Commissaire européen aux Transports
Rue de la Loi / Wetstraat 200
1049 Brussels
Belgium

Monsieur le Commissaire,

Récemment, Monsieur Imanol Pradales, président de la Communauté autonome basque et Monsieur Alain Rousset, président de la région Nouvelle-Aquitaine, vous ont adressé un courrier faisant part de leur mécontentement du retard que prenait le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest GPSO. Ils vous invitent à venir visiter Irun, Hendaye et Bordeaux « *pour connaître la réalité* » qui, selon eux, « *entrave leur développement logistique* ».

Si vous répondez favorablement à cette invitation, nous souhaitons que vous preniez aussi connaissance des raisons de la forte opposition du Pays basque français et de Monsieur le Maire de Bordeaux.

Notre collectif lutte contre ce projet inutile et dévastateur pour notre environnement depuis plus de trente ans et a acquis une expertise reconnue. La commission d'enquête, fait inédit pour un projet de cette ampleur, a donné un avis défavorable.

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

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.

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, 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 témoignant de la mobilisation du milieu agricole. 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.

Dans la Gironde, l'opposition populaire est également vive. Quatre sénateurs et quatre députés ont constitué un pôle parlementaire local opposé au GPSO. Plusieurs recours auprès des tribunaux administratifs et au Conseil d'Etat sont en cours.

La nouvelle ligne Bordeaux-Dax-Espagne serait justifiée pour libérer des sillons sur la ligne existante en vue de développer le fret ferroviaire. Il circule actuellement sur cette ligne dont la capacité est de 264 trains par jour, 14 trains de fret, 7 par sens. De plus, il est prévu qu'entre Dax et l'Espagne la ligne nouvelle soit mixte (voyageurs, fret) et non à grande vitesse. Ainsi sur la section Bordeaux-Dax les trains de fret continueront à circuler comme à présent. Le seul gain de sillons sera obtenu par les TGV qui n'emprunteront plus la ligne actuelle soit 7 TGV par sens.

Nous sommes très éloignés des prévisions « optimistes » de Réseau Ferré de France (RFF) qui annonçait en 2006, lors du débat public, 170 trains de fret dans la traversée du Pays basque. Ce sont avec de telles prévisions « trompeuses » que la France a décidé la construction d'une deuxième ligne alors que le cabinet suisse indépendant SMA Prog Trans estimait en 2006 que « *La capacité rendue disponible grâce à des aménagements mineurs de la ligne existante permet de répondre à la demande globale retenue par RFF à l'horizon 2020 dans des conditions qualitatives acceptables.* »

Une étude de Réseau Ferré de France mentionne que des gains de temps substantiels peuvent être obtenus par des « aménagements mineurs » de la ligne existante. Le temps de parcours Bordeaux-Bayonne serait de 1H19 pour 1H15 avec la nouvelle ligne.

Cette ligne ne présente pas de problème de saturation. Son taux d'occupation est de 36,5% en sortie de Bordeaux et de 16,3% entre Bayonne et Hendaye.

Le projet GPSO dessert Bayonne par une gare en crochet et seul un TGV sur trois circulera sur la zone littorale où se concentre la population. Les deux autres emprunteront la LGV dont le tracé passe à distance de la côte. Irun avec sa gare multimodale et TGV en construction n'est pas sur le tracé. Le bassin de la Bidassoa où résident plus de 100 000 habitants est laissé à l'écart !

La viabilité économique de la nouvelle ligne Bordeaux-Vitoria n'est pas assurée. La population prise en compte dans la référence utilisée par les universitaires est de 9 millions d'habitants. Elle est de 6,8 millions dans la zone d'attraction entre les deux villes donc « *insuffisante pour assurer la viabilité à long terme* » conclut le rapport de la Cour européenne des comptes².

² « Infrastructures de transport de l'UE: accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus. » Rapport spécial 2020 p.51 et 70.

Le GPSO est un 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.

La modernisation de la ligne actuelle est une alternative crédible, respectueuse de l'environnement et nettement moins émettrice de GES. La Cour européenne des comptes le constate dans un rapport de 2018 : « *la solution alternative, qui consisterait à aménager les lignes conventionnelles existantes, est rarement prise dûment en considération, alors qu'elle pourrait permettre de réaliser des économies non négligeables* ³ ».

Nous mesurons le fossé qui sépare les citoyens européens de leurs dirigeants et des fonctionnaires qui siègent à Bruxelles. Vous répondez toujours favorablement aux pressions de certains hommes politiques et n'écoutez pas la voix citoyenne. Nous le déplorons. Dès lors il ne faut pas s'étonner de voir se développer un sentiment anti-européen parmi les citoyens, source d'une contestation contre le dirigisme de la Commission.

En espérant que vous voudrez bien accéder à notre requête, veuillez agréer Monsieur le commissaire, l'expression de notre respectueuse considération.

Victor Pachon
Président du CADE



Pierre Recarte
Vice-président du CADE



³ Rapport 2018. « Réseau ferroviaire à grande vitesse européen: fragmenté et inefficace, il est loin d'être une réalité. » Page 9.