



CADE
124 Chemin de Galharet
64490 Mouguerre
pachonlgv@gmail.com
pierre.recarte@yahoo.fr

Mouguerre le 15 juillet 2025

Monsieur le Député,

La tribune parue dans le quotidien Sud-Ouest du 13 juillet et que vous avez co-signée a retenu toute notre attention. Nous partageons votre avis d'accélérer la transition écologique en décarbonant les transports mais nos opinions divergent sur les moyens d'y parvenir.

Vous ne pouvez justifier la construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse au prétexte fallacieux que les lignes actuelles seraient saturées. Sur la branche Bordeaux-Espagne qui traverse nos territoires le taux d'occupation de la ligne au point le plus contraint, en sortie de Bordeaux, était en 2022 de 37% (capacité 264 trains, 132 par sens) pour décroître et atteindre 16,3% en sortie de Bayonne vers l'Espagne. Ces calculs ont été réalisés à partir des données de trafic 2022 de SNCF Réseau¹. Curieusement l'Observatoire Régional des Trafics en Nouvelle Aquitaine ne publie plus les trafics ferroviaires voyageurs et marchandises depuis ceux de 2019. Faut-il y voir une volonté de dissimulation ?

Selon vous, des travaux de modernisation des lignes existantes prendraient des décennies. Sur Bordeaux-Hendaye, 836 millions d'euros ont été investis à fin 2024, le remplacement total des rails et du ballast sera achevé en 2026 et la caténaire historique entre Dax et Bayonne en 2031. De Facture à Labouheyre 46km de ligne droite suivie d'une discrète courbe et à nouveau 23km de ligne droite. Quatorze passages à niveaux entre Bordeaux et Dax sont à supprimer l'ERTMS à installer. Faut-il des décennies pour cela ?

Au-delà de Dax jusqu'à Vitoria le GPSO prévoit une ligne mixte avec une vitesse de circulation des trains de voyageurs à 200-220km/h. Réseau ferré de France lors du débat public en 2006 avait prévu un scénario analogue de « relèvement des vitesses sans création de tronçons de ligne nouvelle » intitulé 1B².

Ce scénario prévoyait un temps de parcours entre Bordeaux et Dax de 50 mn analogue au GPSO et entre Bordeaux et Bayonne de 1H19, 1H15 avec le GPSO. Nous ne qualifions pas ces gains de temps de « dérisoires ». D'ailleurs, en 2018, le Conseil d'Orientation des Infrastructures fait cette recommandation : « 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.³ »

¹ Atlas du réseau ferré en France. SNCF Réseau Edition 2013.

² Débat public. Etudes corridor atlantique. Etudes de marche et trafic voyageurs /Situation de projet 2020. p.8.

³ Mobilités du quotidien : Répondre aux urgences et préparer l'avenir. Rapport COI-Janvier 2018-p.78.

La nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse permettrait une meilleure desserte de Dax et Bayonne. Ce n'est pas ce qu'indique SNCF Réseau que nous avons interrogé à plusieurs reprises notamment à l'Observatoire des trafics transfrontaliers où le CADE siégeait. Concernant la desserte de Bayonne : deux TGV sur trois y marqueraient un arrêt mais un seul desservirait la zone littorale (Biarritz, Saint-Jean-de-Luz, Hendaye). Nous ne tenons pas à connaître une situation analogue à celle que connaissent Angoulême, Poitiers, Ruffec ou Libourne victimes d'une desserte insuffisante dont la presse se fait l'écho.

Vous présentez ce projet comme un levier de la transition écologique, omettant de préciser son impact désastreux sur l'environnement. Son bilan carbone est jugé obsolète par l'Autorité environnementale. Aujourd'hui SNCF Réseau est dans l'obligation de l'annoncer positif au bout de 16 à 24 ans⁴ après l'avoir annoncé positif au bout de 7ans en 2011 !

Un train qui ne s'arrête pas ou peu ne peut « désenclaver » un territoire déjà desservi. Les experts sont unanimes pour reconnaître l'effet de métropolisation des lignes à grande vitesse. Yves Crozet éminent spécialiste du transport ferroviaire le rappelle : « *Les économistes ont expliqué depuis longtemps que les infrastructures de transport ont surtout pour objet de « déménager le territoire » Elles créent des effets de centralité, de massification, qui renforcent les pôles. Leur impact n'est pas celui de l'homogénéisation des territoires, mais de la polarisation* »⁵

Certes, ce projet a été déclaré d'utilité publique mais vous oubliez de préciser malgré l'avis défavorable de la commission d'enquête, ce qui constitue un fait totalement inédit pour un projet d'une telle ampleur. Vous le jugez financé, or l'Europe ne finance pas à la hauteur attendue et les collectivités locales se substituent à l'Etat défaillant qui envisage de se désengager.

Vous vous appuyez sur un sondage Odoxa pour accréditer un large soutien populaire. Certes il est annoncé en première page : « *Présenté factuellement aux habitants, le projet GPSO est approuvé par 86%* » mais toutes les questions sont orientées : l'attraction des entreprises pour les territoires concernés ou la diminution du flux de camions alors que les experts ont démontré que l'impact économique se faisait sur les métropoles et que le flux de camions n'a pas diminué malgré la construction de 2 700 km de LGV. Le coût, la participation citoyenne à son financement, le saccage environnemental, les réels gains de temps par rapport à une ligne rénovée sont passés sous silence... La lecture intégrale nous apprend que « *6 habitants sur 10 (59%) ont entendu parler du projet dont 1 sur 5 dit le connaître précisément (19%) ou en reconnaître le logo (18%)* » En somme un sondage qui produit plus l'opinion qu'il ne la mesure.

Nous nous permettons de vous rappeler le constat fait par des commissaires enquêteurs durant leur mission, de près de deux mois, 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* »⁶. Ceci est confirmé par le recueil par le CADE de près de 24 000 signatures dans une pétition contre le GPSO, alors que la région Aquitaine rassemblait, à la même période 1 200 signatures en faveur du projet.

Enfin, vous vous targuez d'avoir le soutien de l'Europe mais la Commission européenne soutient les projets présentés par les Etats membres. La France aurait présenté un scénario de modernisation de la ligne existante, elle aurait bénéficié du même soutien comme nous l'a confirmé la Cour des comptes européenne lorsqu'elle a audité le CADE. Ainsi, en réponse à un rapport de cette instance, L'Europe constate : « *La Commission européenne a ouvert des discussions avec les autorités françaises et le réseau de la SNCF*

⁴ Etude d'Impact actualisée de la composante AFSB du projet GPSO.

⁵ Interview quotidien Sud-Ouest 23/11/2010.

⁶ Conclusions et avis de la commission d'enquête GPSO/LN. 27 mars 2015 - p.31.

afin que la ligne existante soit mise à niveau à temps pour le démarrage de l'exploitation de l'Y basque. Cela permettra de disposer d'une connexion transfrontalière efficace de capacité suffisante. ⁷»

Veillez agréer, Monsieur le Député, l'expression de notre respectueuse considération.

Victor PACHON
Président du CADE

Pierre RECARTE
Vice-président du CADE

CADE : Collectif de 60 associations de défense de l'environnement du Pays basque et du sud des Landes.

⁷ Réponses de la Commission au rapport spécial de la Cour des comptes européenne « Infrastructures de transport de l'UE : accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus ». p.4.