Pierre RECARTE

180 chemin Axarrittipi

64 122 URRUGNE

pierre.recarte@yahoo.fr

Urrugne le 21/10/2025

Monsieur le président,

Les conclusions et les recommandations de la conférence *Ambition France Transports* , portée par le ministère des transports et destinée à élaborer un nouveau modèle de financement des infrastructures de transport, ont été rendues publiques. Elles confirment l'état alarmant de notre réseau ferroviaire qui nécessitera des investissements massifs et durables pour sa remise en état.

Les experts, les fonctionnaires ministériels et les élus présents sont unanimes pour prioriser la régénération du réseau ferré et sa modernisation notamment grâce au système de signalisation ERTMS préconisé par l'Europe pour augmenter les circulations et la capacité des lignes.

Une autre orientation forte retenue est *« la remobilisation nécessaire des financements privés pour financer les infrastructures de transports de demain ».* Ceci démontre clairement la volonté de l'Etat de se désengager du financement notamment des lignes ferroviaires à grande vitesse.

Lors du déplacement à Buxelles du 30 janvier 2024 du président de la région Nouvelle Aquitaine, la Commission européenne *« a rappelé que sa priorité politique était les sections transfrontalières, donc la branche du GPSO vers Dax puis l'Espagne[1] ».* Cela permet d'en déduire que le financement à hauteur de 20% pour la branche Bordeaux-Toulouse sera bien inférieur et que les collectivités locales seront à nouveau mises à contribution pour combler des subventions européennes insuffisantes (article 5 du plan de financement).

L'Etat ne répond pas aux appels de fonds, ce sont les régions Nouvelle Aquitaine et Occitanie qui contribuent à sa place, sans certitude de remboursement.

Devant un avenir lourd d'incertitudes nous vous demandons, en notre qualité de citoyens injustement appelés à financer ce projet à travers des taxes, de prononcer un moratoire sur son financement.

Les départements des Pyrénées-Atlantiques, des Landes et de la Gironde sont les secteurs les plus dynamiques sur le plan démographique, économique et touristique de Nouvelle Aquitaine.

Pourtant la France bloque depuis plus de 20 ans toute autre solution de connexion avec la péninsule ibérique en entretenant le mirage d'une LGV conçue à une autre époque.

Il est grand temps de requalifier la ligne actuelle à des vitesses supérieures pour tenir nos engagements européens à l'égard de de notre voisin espagnol. C'est une solution moins onéreuse, plus rapide à mettre en œuvre permettant une desserte plus fine du territoire, du littoral basco-landais et du bassin de la Bidassoa.

En espérant que vous voudrez prendre en compte notre demande, veuillez agréer, Monsieur le président, l'expression de notre considération respectueuse.

Victor Pachon — Pierre Recarte

Président du CADE — Vice-président du CADE

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

Réponse Brisson :

Le lundi 27 octobre 2025 à 11:05:21 UTC+1, Max Brisson <maxbrisson.senateur64@gmail.com> a écrit :

Monsieur

J'ai pris connaissance du mail que vous avez co-signé avec monsieur Victor Pachon, votre président.
Vous évoquez plusieurs sujets importants qui sont loin de me laisser indifférent;
En premier lieu, l'état du réseau ferroviaire: quel que soit le système de signalisation préconisé par l'Europe, les effets positifs de ce système seront quasi inexistants si des efforts importants ne sont pas faits sur « l'infrastructure » elle même; le mauvais état général (hors LGV) est pointé depuis plus de 20 ans sans que des crédits suffisants y soient affectés.
Quant au GPSO (une des trois priorités du RTE-T au tout début des années 2000) on peut comprendre que dans la mesure où il doit s'agir d'un réseau « TRANS EUROPEEN » , Bruxelles priorise l'attribution de ses financements aux sections « transfrontalières » , l'Espagne ayant d'ailleurs rempli ses obligations.
Dans la mesure où il est fort probable que seuls seront réalisés les axes « Bordeaux -Sud Gironde - Toulouse » ainsi que « Sud Gironde - Dax » en LGV, se pose la question de la liaison « Dax-Bayonne-Espagne » …
L'acceptabilité d'une nouvelle ligne au Pays Basque est, vous en conviendrez, d'un niveau quasi inexistant…
La ligne actuelle, en zone urbaine notamment entre Bayonne et Hendaye, outre qu'elle dessert 4 gares, souffre effectivement d'un manque de vitesse moyenne et d'arrêts trop nombreux; par ailleurs la cohabitation de TGV et de TER (voire un RER « basque ») pose question…

Nous devrions dans l'avenir renforcer la « mobilité » régionale sans pour autant être un frein aux liaisons ferroviaires trans européennes;
Je terminerai par le souhait de la Commission de remobiliser les financements privés pour les infrastructures de transport de demain…
Les PPP ont démontré ces dernières années, à travers la lgv « Tours-Bordeaux » d'une part, et la lgv « Paris -Rennes » d'autre part que les partenariats avec le privé aboutissaient à des réalisations de qualité, dans un esprit « gagnant-gagnant » , dans des délais et des coûts respectés.
Je reste bien entendu ouvert à tout échange avec vous.
Cordialement.

Max Brisson
Sénateur des Pyrénées-Atlantiques
Fixe: 05 59 51 40 85
Mobile: 06 76 84 95 77
15 rue de Vaugirard, 75006, Paris
4 rue des Mésanges, 64200, Biarritz

Réponse Pierre :

De : Pierre RECARTE <pierre.recarte@yahoo.fr>
À : Max Brisson <maxbrisson.senateur64@gmail.com>
Envoyé : lundi 27 octobre 2025 à 14:40:17 UTC+1
Objet : Re: Financement LGV

Monsieur le Sénateur,

Suite à votre mail du 27 octobre, je me permets de vous communiquer un certain nombre d'éléments dont vous n'avez peut-être pas connaissance.

Concernant la rénovation de la ligne ferroviaire Bordeaux-Hendaye : 836,20 millions d'euros ont déjà été investis, le remplacement total des rails et du ballast sera achevé en 2026 et celle de la caténaire historique entre Dax et Bayonne en 2031 (voir les détails en pièce jointe)

Cette ligne est loin d'être saturée comme en témoigne son taux d'occupation calculé à partir des trafics 2022 publiés par SNCF Réseau dans son atlas du réseau ferré en France, édition 2023. (voir pièce jointe).

En 2022, il circulait en sortie de Bordeaux, 96 trains (48 par sens), sur une ligne dont la capacité est de 264 trains (132 par sens). Sur les 16 TGV, 4 sont doubles et se séparent à Dax. Au total ce sont 12 sillons occupés et non 16. Entre Dax et Bayonne circulaient 43 trains (22 par sens sur une ligne dont la capacité est de 240 trains (120 par sens) au point le plus contraint (pont sur l'Adour).

Faut-il rappeler que de Dax à Vitoria, la nouvelle ligne serait mixte (voyageurs/marchandises) avec des vitesses de trafic limitées et non à grande vitesse. De plus cette ligne ne desservira ni le littoral basco landais ni le bassin de la Bidassoa où sont concentrés 100 000 habitants. Irun avec sa future gare TGV multimodale est ignorée par le tracé. Selon l'aveu de SNCF Réseau 2TGV sur 3 desserviront Bayonne mais un seul continuera son parcours jusqu'à Hendaye.

La Cour des comptes européenne a audité le Y basque et son prolongement vers Bordeaux. Pour apprécier sa viabilité économique, elle a utilisé la référence établie par des universitaires prenant en compte la population résidant dans la zone d'attraction à moins de 60 minutes du tracé des lignes soit 9 millions de personnes.

Sur la ligne Bordeaux-Vitoria la population répondant à ce critère est de 6,8 millions d'habitants.

« Insuffisante pour assurer la viabilité à long terme ***[1]****»* conclut le rapport.

[1] «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 de la Cour des comptes européenne-p.51.

Quant à l'esprit « gagnant-gagnant » des PPP, nous ne faisons pas la même analyse que vous.

La LGV Tours-Bordeaux a été construite grâce à un PPP avec Vinci qui a la liberté de fixer le montant des péages pour les opérateurs ferroviaires. Si cette ligne connaît une fréquentation accrue par des usagers qui majoritairement l'empruntent pour des déplacements privés ou les loisirs, elle enregistre un déficit d'exploitation pour SNCF Voyageurs. Le 15 décembre 2022, Christophe Fanichet, PDG de SNCF Voyageurs, déclarait : *« En dépit du succès de fréquentation, l'exploitation des TGV sur cette liaison a ainsi généré en 2019, pour notre entreprise, 87 millions d'euros de déficit (hors effets liés à la grève). En 2021, la desserte est demeurée déficitaire pour la cinquième année consécutive. »*

Le responsable de la section voyageurs précise que les péages demandés par le concessionnaire de la ligne Tours-Bordeaux (LISEA) représentaient plus de 46 % du chiffre d'affaires sur cette liaison, contre 29 % en moyenne sur les autres lignes empruntées par les trains de la compagnie ferroviaire.

Déjà fortement concurrencée sur les lignes à grande vitesse rentables, si l'on veut engager SNCF voyageurs sur la voie du déficit, il suffit de pérenniser les PPP qui vise la rentabilité pour leurs actionnaires et non l'équilibre financier de la SNCF.

En espérant que vous voudrez bien prendre en compte ces éléments dans votre analyse, veuillez agréer, Monsieur le sénateur, mes respectueuses salutations.

Pierre Recarte