



Lettre ouverte aux
ELUS DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
DU GRAND DAX

***TRES CHERE LGV,
N'EST-IL PAS TEMPS
D'ARRETER LES FRAIS ?***

Voici venu le temps des élections municipales et des campagnes électorales où il va falloir expliquer aux Grands Dacquois comment nos communes vont s'en sortir financièrement dans un contexte de désengagement toujours plus important de l'État dans les budgets locaux, de déremboursement des cures thermales, de disparition des services publics, etc.

L'avenir n'est pas rose, et le GPSO « Grand Projet Sud-Ouest » n'apparaît certainement pas comme une solution face aux enjeux qui nous attendent, bien au contraire. L'engagement « irrévocable » de financement sur 40 ans pris par les collectivités territoriales membres de la SGPSO va plomber les finances locales et sûrement bien au-delà de vos prévisions de 2022.

Et tout ceci pour quoi ?

- **Pour une ligne à grande vitesse (LGV)** qui s'interrompt à Saint-Vincent-de-Paul, et dont la poursuite du tracé vers l'Espagne n'est ni actée, ni financée, et ne passe pas par la gare de Dax. La sanctuarisation de la gare n'est donc pas respectée.

- **Pour une ligne à grande vitesse (LGV)** qui va coûter, entre Captieux et Saint-Vincent-de-Paul, la bagatelle de 3,7 milliards d'euros pour 105 km. En réalité beaucoup plus puisque, selon les études sérieuses commandées par la Société de Projet SGPSO elle-même et révélées ces jours-ci par la presse, le coût final du GPSO passerait de 14 à 18, voire 20 milliards d'euros. Auxquels il faut rajouter le coût faramineux des frais financiers liés aux emprunts, voire à la rémunération des actionnaires si l'on bascule sur un PPP (Partenariat Public Privé) : + 6 milliards d'euros sans PPP, +13 milliards d'euros avec PPP !!! (cf Sud-Ouest du 22/01/2026).

- **Pour une ligne à grande vitesse (LGV) que les collectivités territoriales et les contribuables du Sud-Ouest**, entre subventions directes des aggllos et fiscalité additionnelle, s'apprêtent à payer seuls pendant 40 ans suite au retrait de l'État et à l'absence de l'Union Européenne, s'il n'est pas rapidement mis fin à la plaisanterie.

- **Pour une ligne à grande vitesse (LGV) qui va faire gagner à peine 5 minutes sur un trajet Bordeaux/Dax par rapport à la ligne existante qu'il suffit de moderniser.**

La communication sur GPSO (combien d'articles laudateurs dans la presse ?) et la fabrication des mythes du « Prestige », de l'« Attractivité », du « Rayonnement », du « Désenclavement » a tenu lieu d'information auprès de nos concitoyens qui ne savent rien des détails cités plus haut. Sans compter que les LGV favorisent les grandes métropoles et marginalisent les « territoires » : un TGV à très grande vitesse s'arrête le moins possible...

Il va donc falloir arrêter de se payer de mots et expliquer votre décision majoritaire (46 pour, 10 contre) de participer au financement du GPSO lors du Conseil communautaire du 16/2/2022 :

Le plan de financement n'a finalement jamais engagé l'État, ni l'Union Européenne. Seules les Collectivités territoriales règlent les factures des aménagements ferroviaires de Toulouse et Bordeaux. D'ailleurs A.Rousset fait le forcing actuellement pour que cet arrangement perdure avec la construction de la ligne principale Bordeaux/Toulouse en attendant le bon vouloir de l'État ou une autre solution miracle : les vautours du PPP (Vinci) sont déjà en embuscade.

Certains élus pourraient justifier une telle gabegie financière et une telle destruction d'environnement par l'aspect transfrontalier de la LGV. Or vous êtes nombreux à voir en Saint-Vincent-de-Paul le terminus de cette ligne : « En 2035, on verra bien », « Ce n'est pas le débat actuel », « Il sera toujours temps de contester le tracé », « Nous sommes pour la LGV et contre le crochet de la gare de Dax », etc. En quelque sorte, vous avez signé un contrat avec lequel vous n'étiez pas d'accord tout en ignorant les implications et réelles conditions financières dudit contrat.

Pour les citoyens que nous sommes, c'est incompréhensible, particulièrement dans la période actuelle.

Si « Paris - Madrid » n'est pas le but de l'opération, c'est quoi l'objectif ?

- Faire de Dax le bout de ligne que tout le monde s'arrache, un « Euratlantique » landais ?
- Dézinguer l'environnement, des villages, des exploitations agricoles, etc. pour le plaisir de construire, laisser sa trace, ne pas laisser passer le train de la modernité ?
- Améliorer le chiffre d'affaires des bétonneurs ?
- Satisfaire les égos de quelques élu(e)s et président(e)s de région ?

Votre décision du 16 février 2022 est lourde de conséquences :

Lourde de conséquences, car vous êtes engagé(e)s, et nous le sommes par conséquent, dans un projet inutile dont vous ne maîtrisez rien, et surtout pas les conditions financières.

Lourde de conséquences, car pour bénéficier de l'argent européen (3 milliards d'euros), GPSO doit garantir à l'UE la prolongation de la ligne jusqu'en Espagne (MIE). Par le fait, vous sciez la branche sur laquelle vous êtes assis(es) : la gare de Dax (sur son crochet) sera sacrifiée sur l'autel de la grande vitesse et perdra fatalement 2/3 de ses arrêts, alors qu'elle bénéficie actuellement d'une situation totalement privilégiée. Il faudra expliquer aux Grands Dacquois la raison de leur sacrifice. Dans ce contexte, leur parler de la « vocation de la gare de Dax pour l'avenir comme un hub à grande vitesse » frise la fumisterie et ne suffira certainement pas à les calmer.

Lourde de conséquences, car Gourbera, Saint-Paul-lès-Dax et Rivière sont sur le tracé de la LGV vers l'Espagne et seront saccagés, certes pas tout de suite, mais demain sûrement.

N'est-il pas temps d'arrêter les frais ? D'autres solutions existent. Car de quoi avons-nous besoin sur la région de Dax ?

- **De trains nationaux nombreux, rapides et sûrs.** Or des trains qui roulent à 220 km/h (au lieu de 320 pour la LGV) sur des lignes normales mais modernisées, c'est possible (le scénario existe et il est sérieux). Le seul à trouver la solution impossible techniquement, c'est GPSO qui se répand encore dans la presse avec son expertise fallacieuse *Sud-Ouest 8 janvier 2026*.

- **De trains régionaux nombreux, rapides et sûrs** qui permettent aux Grands Dacquois de se déplacer vers les villes environnantes sans utiliser leurs voitures. Et là, sûrement, le compte n'y est pas. Les budgets « Rail » sont engloutis depuis des années par la grande vitesse, sans parler des restrictions budgétaires à l'œuvre dans tout le secteur public.

Ce sont ces réseaux qu'il faut prioriser et c'est la conclusion de la conférence Ambition France Transport (2025).

- **Et surtout, il faut arrêter d'évoquer un nombre insuffisant de sillons pour le fret.** Ce n'est pas le frein à ce type de transport. Une simple analyse de l'existant permet d'en être convaincu. Aucune LGV n'a empêché les « murs de camions ». La ligne existante offre une grande capacité, elle n'est pas saturée et ne le sera pas, de l'avis même de l'Enquête publique et des études indépendantes.

- **Arrêter également d'évoquer le trajet Dax/Toulouse**, argument souvent exprimé localement. A quel moment la SNCF s'engage sur cette possibilité d'un trajet direct ? Aucun TER ne peut rouler sur une LGV et les SRGV (services régionaux à grande vitesse) n'existent pas.

Suspendre le financement annuel du GPSO, c'est faisable

Il serait donc plus que temps d'envisager de geler le versement de la subvention annuelle LGV à la société de projet SGPSO (320 000 euros/an) jusqu'à ce que le plan de financement soit sûr et que le dernier recours en annulation ait été jugé.

Le non versement des 320 000 euros annuels donnerait un peu d'oxygène à l'Agglomération du Grand Dax pour répondre aux urgences du quotidien de ses habitants : voiries, transports, environnement, nouveaux logements, action sociale, etc...

D'autre part, il faut avant tout vouloir répondre au vrai besoin en mobilité des habitants et contribuables du Grand Dax qui sont les vrais donneurs d'ordre : 2026 et le retour au suffrage des habitants est le moment propice.