

Aux élus Landais

Propos liminaires

Lors de notre dernière visioconférence avec Monsieur BAUSCH, le nouveau Coordonnateur européen pour le Corridor Atlantique, semble avoir été perturbé par les termes que les Amis de la Terre des Landes ont employé. Nous avons parlé de mensonges, de manipulations concernant l'argumentation des pro-LGV du GPSO devenu LNSO. Depuis 2006, nous luttons contre un projet imposé, inutile, tout droit issu des trente glorieuses révolues. Lors de la signature de la charte d'Hendaye, c'est pour le GPSO qu'a été créé le terme de GPI₂ (Grand Projet Inutile Imposé). Depuis 2006, et le débat public, nous luttons contre ce que la Cour des Comptes française, dans son rapport de 2014 « *LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE : UN MODÈLE PORTÉ AU-DELÀ DE SA PERTINENCE* », décrira comme un système irrévocable « *Lorsqu'un processus est engagé en vue du lancement d'une nouvelle LGV, il se révèle, dans les faits, quasi irréversible* ». De même : « *Le processus de décision, tel qu'il a été pratiqué de fait jusqu'à présent par les autorités publiques, s'est éloigné assez souvent de la rationalité des conclusions de l'analyse socio-économique* ». CQFD

Le GPSO ou LNSO coche toute les cases du GPI₂. Tout est bon pour le justifier. L'argumentaire se montrant défaillant, les porteurs de projet usent et abusent de l'argument d'autorité. Certains y voient même un comportement sectaire à rapprocher du phénomène religieux. On assemble un certain nombre de mythes, le temps gagné, le développement, la croissance, des améliorations des conditions de vie, et on en construit une belle histoire qui devient un mythe. Peu importe que ce mythe n'ait pas de justifications scientifiques ou factuelles. A force de marteler cette belle histoire, on arrive à en faire une vérité, un dogme. On parlera de la LGV Dax Frontière, ou des LGV de l'Y Basque. Or ces voies ferrées n'ont jamais été définies comme des LGV, mais comme des voies ferrées classiques au standard européen. Les sectes sont spécialistes des manipulations. RRF devenue SNCF Réseaux, ou Monsieur Rousset président de la région Nouvelle Aquitaine, en usent et abusent. Ce dernier, lors de la présentation de ses vœux en 2011, n'a t il pas traité ses concitoyens opposés au projet de gens aux arguments « débiles », « absurdes » ou « simplistes ». Ce comportement colle parfaitement avec les formulations de Noam CHOMSKY lorsqu'il traite de la manipulation de masse. Mais aussi de Yuval Noah Harari, lorsqu'il explique comment l'information transformée en fiction devient une arme de domination. Les pro-LGV ne donnent jamais les sources de leurs affirmations, car elles n'existent pas. Le dogme est une croyance, il se passe de justification. Nous, nous donnons nos sources, nous ne pratiquons pas le prosélytisme incantatoire.

Depuis 20 ans, les opposants sont sérieusement agacés par ces mensonges, ces manipulations à répétition. Le GPSO est un récit fictionnel éloigné des réalités. Temps gagné, saturation, fret, développement, ne sont que des promesses hors sol confrontées aux faits.

Chronologie

Le GPSO débute par deux Débats Publics (DP) séparés par plus d'un an :

- 2005 DP Bordeaux Toulouse
- 2006 DP Bordeaux Dax
- 2012 Saisines rejetées demandant un nouveau débat public pour les Enquêtes Publiques (EP) non faites dans les délais.
- 2015 Trois Enquêtes publiques simultanées.
- dont LGV Bordeaux Toulouse et Dax Avis défavorable

- dont AFNT Avis défavorable
- dont AFSB Avis favorable avec réserve
- Le tronçon Dax Frontière ne fait pas partie de l'EP. Son EP n'est pas d'actualité
- 2021 relance GPSO, signature des projets de protocoles de financement
- 2026 Financement aujourd'hui assuré par les seules Collectivité Locales.

Le développement

Dans une interview au journal Sud Ouest, Monsieur Rousset reconnaît ne jamais avoir lu les travaux de Marie DELAPLACE. C'est pourtant la référence en matière de recherche scientifique sur les LGV ¹. Elle déconstruit l'argumentaire du développement des pro-LGV du LNPN (Ligne Nouvelle Paris Normandie), identique à celui du GPSO ².

Le mensonge du temps gagné

Le temps gagné est l'une des poutres maîtresses du récit constituant le GPSO. Dès septembre 2006, et le Débat Public Bordeaux/Dax/Espagne, RFF et ses soutiens nous proposaient 3 scénarios pour améliorer le réseau ferré entre Bordeaux et l'Espagne -Figure 1-.

Le public devait choisir entre 3 solutions. Nous avons rapidement remarqué qu'une des solutions, la 3^e, avait manifestement les fa-

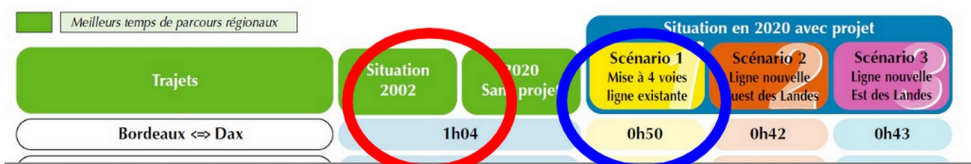


Figure 1: Les 3 scénarios du Débat Public

veurs de l'intelligentzia locale, et du porteur de projet. Nous apprendrons plus tard que ce scénario N°3 avait été validé, comme "**la solution**", 6 mois plus tôt lors de la validation des conclusions de l'autre Débat Public Bordeaux/Toulouse. Dans les faits, le tronçon commun était vraisemblablement la solution retenue dès le début avant même les deux Débats Publics. Une étude attentive de l'ensemble des flux informationnels fournis met un sérieux doute sur la volonté affichée de laisser au public un choix entre les 3 propositions de solutions présentées dans chaque DP. Les alternatives n'étaient que des leurres pour respecter la forme légale imposée.

Sur Bordeaux/Dax/Espagne, nous avons donc à choisir entre 3 solutions, l'argumentaire du temps de parcours était une des principale question :

- S1 Voie actuelle rénovée et doublée 0h50
- S2 axe central n'était pas une solution crédible, peu y ont souscrit
- S3 Tronçon commun, désenclavement de Mont de Marsan 0h43

En 2002, la voie actuelle était dégradée. On nous assurait qu'elle serait refaite avant 2020 quel que soit la solution retenue. Ce qui a été fait. Mais le rigolo de l'histoire, c'était que cette réfection n'améliorait pas le temps, alors que pour le scénario 1 qui consistait à la même réhabilitation avec doublement des voies on passait à 0h50 (ne cherchez pas l'erreur). Il est utile de rappeler que c'est sur cette ligne que les TGV français ont été mis au point, et qu'elle était la ligne des records de vitesse ferroviaire (1955 : 331km/h, et 1974 proto TGV : 318), avant la LGV Paris Lyon. Le scénario 3 consistait à créer une nouvelle ligne (LGV) avec utilisation d'un tronçon commun avec la future ligne Bordeaux Toulouse. On nous a bien expliqué que rien n'était figé, aucun choix de scénario n'était fait. - Nous découvrirons plus tard qu'il s'agissait d'un gros mensonge.

¹ [Article Sud Ouest](#)

² [Intervention projet défunt LGV Paris Normandie https://www.amisdela terre40.fr/spip.php?article557](https://www.amisdela terre40.fr/spip.php?article557)

Le réseau ferroviaire était une priorité, on construisait pour un siècle.

Mais le porteur de projet oubliait un petit détail. 40 ans plus tôt, les Landes pouvaient s'enorgueillir d'avoir le premier réseau ferré français en longueur par habitant -Figure 2-. En 1947, les VFL sont reprises par le département. Ce réseau, à l'écartement standard, fut démonté au nom de la rentabilité. Les mêmes, leurs successeurs qui avaient détruit l'étoile Montoise, nous expliquent la nécessité de désenclaver Mont de Marsan, de la connecter Dax dont la liaison, ouverte en 1899, fut fermée aux voyageurs en 1970. Désenclavée puis enclavée hier, enclavée à désenclavée aujourd'hui, par les mêmes arguments.

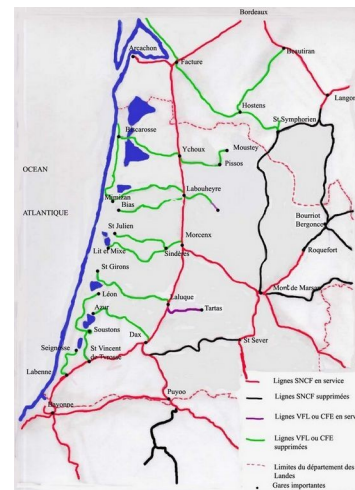


Figure 2: Le réseau VFL 1921

Dès l'annonce des temps de parcours et en particulier des 43 minutes du scénario 3, nous avons exprimé de gros doutes, surtout que le tracé n'était pas défini. L'équation du gain de temps de parcours est :

$$20 \text{ min} = 1 \text{ h } 04 - 0 \text{ h } 43$$

Le temps passe, nous arrivons à l'enquête publique. Nos doutes sur les temps de parcours furent pris en compte par les commissaires enquêteurs qui firent leurs propres calculs. RFF reconnaît qu'un temps de parcours sur la ligne actuelle rénovée pouvait être de 53 minutes. Une condition : supprimer les 13 derniers passages à niveau pour un montant de 50M€ (valeur 2016) , estimés par RFF devenue SNCF Réseaux ³. Lors de la relance du projet, les documents explicatifs et le dossier de presse liés aux projets de protocoles de financement indiquaient un temps par la LGV de 55 minutes sur Bordeaux/Dax ⁴. Le temps de parcours actualisé devient : - 2 mn

La LGV nous permettra théoriquement de perdre 2 minutes pour un investissement 100 fois plus important qu'un complément à la rénovation. Sur la base des valeurs des projets de protocole de financement, ajoutons au prix de Captieux Dax la moitié du tronçon commun et 1/3 de l'AFSB, nous sommes dans ces ordres de grandeurs. Le gain de temps officiel demeure de 20 minutes. Nous attendons l'explication du gain des 20 minutes. Lors de la visioconférence avec l'Europe, la gêne du représentant du projet était évidente.

Des fiches horaires étonnantes

Nous avons découvert des choses étonnantes. En 2002, la voie Bordeaux Dax était dégradée, les TGV de l'époque ne pouvaient faire mieux que 1h04 pour faire Bordeaux/Dax. De nos jours, conformément aux promesses, la voie est rénovée. Les TGV modernes devraient relier les deux villes dans de meilleurs temps. Voici la grille horaire valide de novembre 2025 à juillet 2026 fournie par la SNCF et la Région ⁵. Nous utilisons un jour de semaine banal, nous n'intégrons pas les travaux qui sont ponctuels. Les -Tableaux 1 et 2- donnent les horaires de départ et d'arrivée, les temps de parcours.

Les -Tableaux 3, et 4- sont issus de SNCF Connect. Le lecteur pourra comparer les deux sources -Tableaux 5 , et 6-. Première remarque, un type de train ne figure pas sur la grille SNCF/Aquitaine. Le landais est peut être indésirable sur les TGV OUIGO, le département n'était-il pas réputé pour abriter au milieu du XIX^e siècle, parution doctorale à l'appui, le chaînon manquant entre l'Homme et le Singe. Le résinier landais était réputé avoir les 4 pouces opposables, comme un singe, pour pouvoir grimper au «Pitey»...

³ <https://www.amisdelaterre40.fr/spip.php?article1013> (Doc 6 rapport d'EP p 214)

⁴ <https://www.amisdelaterre40.fr/spip.php?article1013> (Doc 1 p 12, et Doc 2 p5)

⁵ [Grille SNCF et Région Aquitaine](#)

Bordeaux- Dax Période 11-2025/07-2026				
Départ	Arrivée	Durée	Transport	Nb Arrêts
05:05	06:33	01:28	TER	5
06:16	07:47	01:31	TER	5
08:19	09:50	01:31	TER	5
08:54	10:11	01:17	TGV INOUI	0
09:20	10:35	01:15	TGV INOUI	0
10:19	11:41	01:22	TER	3
12:20	13:35	01:15	TGV INOUI	0
13:22	14:49	01:27	TER	3
15:19	16:42	01:23	TER	3
16:21	17:36	01:15	TGV INOUI	0
17:19	18:49	01:30	TER	5
18:18	19:35	01:17	TGV INOUI	0
18:44	20:12	01:28	TER	5
19:24	21:03	01:39	TER	5
20:20	21:39	01:19	TGV INOUI	0
20:53	22:09	01:16	TGV INOUI	0

Tableau 2: Grille horaire Bordeaux / Dax

Connect Bordeaux- Dax 16/03/26				
Départ	Arrivée	Durée	Transport	Nb Arrêts
05:05	06:30	01:25	TER	5
06:16	07:40	01:24	TER	5
08:19	09:43	01:24	TER	5
08:54	10:08	01:14	TGV INOUI	0
09:20	10:31	01:11	TGV INOUI	0
10:19	11:41	01:22	TER	3
12:20	13:32	01:12	TGV INOUI	0
13:26	14:48	01:22	TER	3
14:24	15:36	01:12	TGV OUIGO	0
15:19	16:40	01:21	TER	3
16:20	17:32	01:12	TGV INOUI	0
17:19	18:42	01:23	TER	5
18:18	19:31	01:13	TGV INOUI	0
18:44	20:09	01:25	TER	5
19:24	20:47	01:23	TER	5
20:20	21:35	01:15	TGV INOUI	0
20:53	22:06	01:13	TGV INOUI	0

Tableau 1: grille Connect Bordeaux / Dax

Dax-Bordeaux Période 11-2025/07-2026				
Départ	Arrivée	Durée	Transport	Nb Arrêts
06:06	07:32	01:26	TER	5
06:49	08:16	01:27	TER	5
07:13	08:36	01:23	TER	5
08:24	09:46	01:22	TGV INOUI	0
09:22	10:42	01:20	TER	3
10:50	12:12	01:22	TGV INOUI	0
11:24	12:44	01:20	TER	3
12:25	13:46	01:21	TGV INOUI	0
13:43	15:07	01:24	TER	3
14:23	15:46	01:23	TGV INOUI	0
16:13	17:36	01:23	TER	5
17:26	18:46	01:20	TGV INOUI	0
18:19	19:46	01:27	TGV INOUI	0
18:23	19:47	01:24	TER	3
20:19	21:39	01:20	TER	3

Tableau 4: Grille Horaire Dax / Bordeaux

Connect Dax-Bordeaux 15/03/26				
Départ	Arrivée	Durée	Transport	Nb Arrêts
06:06	07:32	01:26	TER	5
06:47	08:16	01:29	TER	5
07:10	08:36	01:26	TER	5
08:23	09:40	01:17	TGV INOUI	0
09:22	10:42	01:20	TER	3
10:48	12:06	01:18	TGV INOUI	0
11:22	12:45	01:23	TER	3
12:23	13:41	01:18	TGV INOUI	0
13:43	15:07	01:24	TER	3
14:23	15:40	01:17	TGV INOUI	0
16:12	17:36	01:24	TER	5
17:26	18:40	01:14	TGV INOUI	0
18:19	19:46	01:27	TGV INOUI	0
18:23	19:47	01:24	TER	3
19:24	20:44	01:20	TGV OUIGO	0
20:19	21:39	01:20	TER	3

Tableau 3: grille Connect Dax/Bordeaux

Dax-Bordeaux				
Connect	Horaires	Temps		Dif
Départ	Départ	Con	Hor	
06:06	06:06	01:26	01:26	00:00
06:47	06:49	01:29	01:27	00:02
07:10	07:13	01:26	01:23	00:03
08:23	08:24	01:17	01:22	00:05
09:22	09:22	01:20	01:20	00:00
10:48	10:50	01:18	01:22	00:04
11:22	11:24	01:23	01:20	00:03
12:23	12:25	01:18	01:21	00:03
13:43	13:43	01:24	01:24	00:00
14:23	14:23	01:17	01:23	00:06
16:12	16:13	01:24	01:23	00:01
17:26	17:26	01:14	01:20	00:06
18:19	18:19	01:27	01:27	00:00
18:23	18:23	01:24	01:24	00:00
19:24		01:20		01:20
20:19	20:19	01:20	01:20	00:00

Mini TGV	01:14	01:20	01:14
Mini TER 3	01:20	01:20	01:20
Maxi TGV	01:27	01:27	01:27
Maxi TER 3	01:24	01:24	01:24

Tableau 5: Comparaison Dax/Bordeaux

Bordeaux-Dax				
Connect	Horaires	Temps		Dif
Départ	Départ	Con	Hor	
05:05	05:05	01:25	01:28	00:03
06:16	06:16	01:24	01:31	00:07
08:19	08:19	01:24	01:31	00:07
08:54	08:54	01:14	01:17	00:03
09:20	09:20	01:11	01:15	00:04
10:19	10:19	01:22	01:22	00:00
12:20	12:20	01:12	01:15	00:03
13:26	13:22	01:22	01:27	00:05
14:24		01:12		01:12
15:19	15:19	01:21	01:23	00:02
16:20	16:21	01:12	01:15	00:03
17:19	17:19	01:23	01:30	00:07
18:18	18:18	01:13	01:17	00:04
18:44	18:44	01:25	01:28	00:03
19:24	19:24	01:23	01:39	00:16
20:20	20:20	01:15	01:19	00:04
20:53	20:53	01:13	01:16	00:03

Mini TGV	01:11	01:15	01:11
Mini TER 3	01:21	01:22	01:21
Maxi TGV	01:15	01:19	01:15
Maxi TER 3	01:22	01:27	01:22

Tableau 6: Comparaison Bordeaux / Dax

A l'étude de ces tableaux, nous remarquons des incohérences certaines de ces données. Les horaires ne correspondent pas, les temps de trajet varient, des TER avec 3 arrêts peuvent être plus rapides que des TGV qui sont sans arrêt entre Bordeaux et Dax.

Il existe un vieil adage dans les Landes : lorsque nous nous déplaçons, il était courant de dire : « on monte à Bordeaux, ou on descend à Dax ». Les horaires des TGV ou des TER montrent que la pente doit être bien rude. Mais il y a mieux. Dans cet imbroglio d'horaires et de temps à géométrie variable, il existe une certitude : aujourd'hui, le meilleur temps pour faire Bordeaux Dax est de 1H11, et Dax Bordeaux 1H14. En comparant ces temps avec la donnée de 2002 de 1h04, **les vieux TGV de 2002 roulent plus vite sur des voies dégradées que les TGV récents sur des voies en parfait état !**

On comprend mieux pourquoi personne ne peut ou n'ose nous donner la méthode de calcul qui permet de dire que la LGV permettra de gagner 20 minutes entre Bordeaux et Dax. A moins que, comme avait fini par l'avouer un représentant du GPU de la SNCF lors d'un comité de ligne Morcenx/Mont de Marsan, ces temps anormalement longs ne soient qu'une décision politique. Manipulations, mensonges, ou incompétences ? Rappelons que ce sont les mêmes qui, incapables de fournir des horaires corrects, prétendent être en capacité de dépenser 14 et vraisemblablement plus de 30 Milliards ou plus d'€ pour créer une voie nouvelle.

La desserte des gares voyageurs des villes moyennes

Monsieur Busserau ex-secrétaire d'état aux transports est chargé de remettre un rapport en juillet prochain sur les effets de la concurrence sur les arrêts des TGV sur LGV en ville moyenne. Il émet déjà des doutes sur le maintien des fréquences des dessertes de en gare de : Libourne, Agen, Dax, Pau, Tarbes, Lourdes...⁶. Il rejoint le dernier rapport du COI. Depuis longtemps la SNCF explique qu'un TGV sur LGV est destiné à desservir les métropoles de taille européenne. Nous l'avions écrit dès 2013⁷. La SNCF y estimait que la desserte de gare LGV ne pouvait être rentable en dessous de 200 000 habitant sur un rayon pondéré de 40 km. Aujourd'hui, sur les 247 gares TGV sur LGV ou sur bout de ligne (Dax, Bayonne...), la SNCF estime qu' "**un tiers de ces liaisons sont rentables, un tiers des dessertes sont à l'équilibre et un dernier tiers sont déficitaires**". Le rapport Busserau devrait donner son estimation. Rappelons que le rapport parlementaire de novembre 2025 pointait déjà des réductions sur ce type de desserte (Poitiers, Angoulême...).

La question la fréquence des desserte avec le GPSO se pose depuis 2005-2006. RFF, devenue SNCF réseaux tape régulièrement en touche, en expliquant que ce seront les opérateurs des trains qui fixeront le nombre de trains circulants et d'arrêts. Ils n'ont pas peur de nous expliquer qu'on créait une ligne nouvelle LGV sans savoir si des trains la fréquenteront et surtout permettront l'équilibre financier de la ligne...

Aux alentours de 2010, lors d'une réunion à Bénése Maremne, après que les participants lui aient mis la pression, le responsable RFF du GPSO nous avouait qu'il passerait le même nombre de TGV sur la ligne nouvelle qu'à l'époque sur la ligne actuelle. Soit 6 Allers, et 7 Retours. Mais grâce aux 2 crochets, lorsque le projet seraient complet, seulement 2/3 trains s'arrêteraient à Bayonne, et 1/3 à Dax et 1/3 à Lucbardez. Faites le calcul... Les crochets permettent d'éviter les gares Dax et Bayonne. Ils seraient utilisés pour le fret mais aussi pour les TGV. Mais il y a pire, sur la ligne Bordeaux/Toulouse, Marmande vient d'apprendre qu'elle perdrait des arrêts TET (Trains d'Équilibre du Terri-

⁶ [Article Sud Ouest](#)

⁷ [Les gares LGV pour villes moyennes](#)

toire) ou Intercités ⁸. Les anciens Corails étant remplacés par des rames "Oxygènes" d'origine espagnoles, pouvant emprunter la LGV Bordeaux Toulouse, car aptes à circuler à 200km/h. Marmande n'est pas sur la LGV. Agen perdant les TGV pour Brax.

Le mur de camion

Un autre invariant depuis 2006 : la lutte contre un mur de camions dont la croissance inexorable est exponentielle. La -figure 3- montre l'évolution des flux par comptage au sud de l'embranchement d'Arcachon (Autoroute A63) et de la frontière autoroutière de Biriadou. (A63). On distingue les Poids lourds et le total des véhicules.

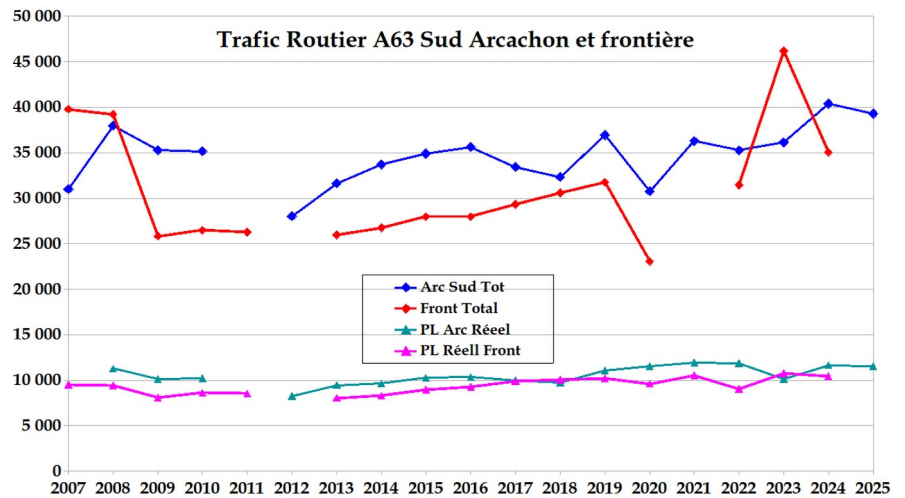


Figure 3: Comptage entre 2004 à 2025

RFF nous explique lors du débat public de 2006 : "8 000 camions par jour à la frontière aujourd'hui (2004 NDLR) et environ 16 000 camions sans report modal d'ici 2020". Entre 2004 et 2020, le nombre de camions sera multiplié par 2. Pour le transfert du fret sur le ferroviaire, ils indiquent : "Comme pour tout marché émergent, le marché réel dépendra de l'offre mise en place. L'hypothèse de 10 % du marché total a été retenue pour le projet Bordeaux-Espagne à l'horizon 2020" ⁹.

Sur la -Figure 3-, nous portons l'évolution du nombre de véhicules et de poids lourds au sud de l'embranchement autoroutier d'Arcachon, et au pont international de l'autoroute à la frontière de Biriadou (autoroute A63). Les données sont issues des diverses évolutions des services de l'état. Les flux sont relativement stables, avec des variations liées aux vicissitudes de l'économie.

Sur la figure 2, nous avons porté l'évolution linéaire de la croissance du nombre de camions en partant de la base de 8 000 camions/jour en 2004 de RFF et en suivant au plus près une évolution non pas exponentielle comme se plaît à le répéter le président de la Région Nouvelle Aquitaine, mais un modèle linéaire plus proche du visuel.

-Figure 4-, nous avons linéarisé l'évolution du nombre de camions à la frontière dans les estimation du flux proposé par RFF qui était de 8 000 en 2004 à 16 000 en 2020. Nous le comparons au flux réel linéarisé de la même manière. Le ratio des coefficients directeurs des deux droites est de 4,7. Une erreur d'un facteur 5 ! Autrement dit, sur 16 ans, une croissance moyenne de 1%, alors que RFF prévoyait une croissance de 3,2%.

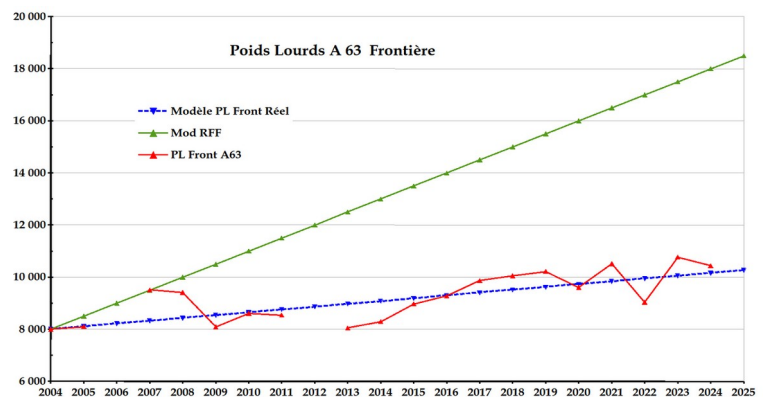


Figure 4: Modélisation des flux de RFF et Réels

⁸ [Sud Ouest : Fin des d'intercités et des TGV pour Marmande](#)

⁹ [Dossier Support Partie 1 P49 et 50](#)

Mais, pour ne pas attirer l'attention sur une croissance trop surévaluée, on minimise la valeur prévue nécessaire. Pour passer de 8 000 camions/jour au poste frontière de Biriatou à 16 000 en 16 ans, la croissance moyenne annuelle est de 4,5%. Un facteur 4 entre prévision et réel.

Les 10% de camions sur le train promis par RFF en 2006, cela fait pour les 10 440 camions comptés en 2024, 1 044 remorques, soit **25 trains par jour en autoroute ferroviaire**.

Le fret ferroviaire une priorité absolue

Nous l'avons vu, RFF nous promettait une explosion du fret sur le corridor. Cela justifiait le doublement des voies. Nous remarquerons que dès le départ cette affirmation présentait un autre défaut. La LGV allait libérer des sillons pour le fret en transférant les TGV sur la nouvelle voie. Problème, on ne transférait que 6 Allers, et 7 Retours, mais le nombre des TGV allaient aussi exploser, et en plus il y aurait des SRGV (Services Régionaux à Grande Vitesse). Combien de trains de voyageurs à grande vitesse seraient déployés, là aussi question toujours sans réponse. Et les SRGV dont Toulouse ne veut pas.

En 2006, lors du Débat Public, RFF annonçait qu'il existait entre Dax et Bordeaux 32 trains de fret/jour. En 2020, à cause du mur de camions, de la pollution par le CO₂, **nous verrions passer "171 trains de fret/jour dans les Landes (86 internationaux, 60 d'Auto-route Ferroviaire, et 25 locaux)"**. Le fret ferroviaire est une nécessité soutenue par les associations, mais aussi par nos élites décisionnaires. Les associations très favorables au ferroviaire ont un vilain défaut, elles n'ont pas la fibre religieuse en ces matières, et sont toujours en proie au doute face aux vérités révélées du dogme. Lors du débat public, le CADE a demandé une expertise contradictoire. Les garants du débat public l'ont fait réaliser¹⁰. Elle démontre sans controverse possible l'incohérence des projections de RFF. Pour SMA-Prograns, les projections de RFF en matière de fret, sont qualifiées d'optimistes, ou de douteuses. Nous venons de voir oh combien elles l'étaient. Dans son rapport SMA-Prograns montrait qu'en modernisant la voie actuelle, avec les techniques de l'époque, la demande de RFF pouvait être satisfaite. Cerise sur le gâteau, l'ERTMS, n'est pas pris en compte, ce qui améliore encore la capacité de la ligne.

32 trains de fret entre Dax et Bordeaux en 2004 -2006. Combien aujourd'hui ? L'évolution montre-t-elle la volonté des élites décisionnaires d'agir pour le fret ferroviaire ? La réponse est extraite des Atlas du ferroviaire :

- 2006 : 32 trains de fret MAJ
- 2018 : 14 trains de fret
- 2022 : 13 trains de fret
- 2024 : 11 trains de fret

Heureusement que le fret ferroviaire est une priorité !

Pour l'anecdote, nous avons appris la notion de transport indécent lors du Débat public de 2006. Par exemple, on transportait des crevettes pêchées en mer du Nord vers l'Afrique du Nord pour y être débarrassées de leurs carapaces, avant d'être renvoyées dans leur zone d'origine pour y être commercialisées. On pourrait également s'intéresser à la consommation de tomates en hiver. Elles sont produites dans le Sud de l'Espagne, très chargées en pesticides et autres molécules chimiques. elles génèrent également des flux importants de travailleurs bon marché provenant des pays de l'Est ou d'Amérique du Sud. Ces gens souvent sans papier travaillent et sont hébergés dans des conditions déplorables, et remplacent souvent d'autres sans papiers devenus trop onéreux provenant d'Afrique du Nord. Le transport indécent, outre son impact sur le CO₂, génère aussi de

¹⁰ <https://www.amisdelaterre40.fr/IMG/pdf/rapport-expertise-bordeaux---espagne.pdf>

graves problèmes jamais évalués dans son coût global. La lutte contre les transports indécents économiserait des camions et de l'exploitation de flux d'immigrés sans papiers?

Le fret ne viendra pas de l'Y Basque suivant les volumes promis à sa mise en service. En effet, le fret y sera complémentaire du service voyageur, et le **gouvernement espagnol a défini la liaison LGV Vittoria Burgos non mixte, elle sera sans fret. Cette décision supprime le lien fret entre l'Y Basque, le Portugal, et le reste de l'Espagne avec l'axe Frontière/Bordeaux** ¹¹ (éternel problème des standards de voies).

La capacité de la voie, sa saturation

"**la voie actuelle est saturée**", est un autre argument d'autorité immuable dès la fin du Débat Public. Depuis toujours, nous demandons les données étayant cette affirmation. Là aussi, il est probable que nous soyons face à un glissement sémantique de "**la voie sera saturée**", à "**la voie est saturée**". Bien entendu, si nous pouvons avoir une idée du nombre de trains entre Dax et Bordeaux avec l'Atlas ferroviaire, il est impossible d'obtenir une réponse sur la capacité. On nous rétorque sûrement à raison qu'une capacité de voie est fonction de nombreux paramètres (hors travaux d'entretien ponctuels et périodiques) :

- La vitesse des différents trains
- les aménagements spécifiques (IPCS Installation Permanente de Contre Sens)
- Les arrêts en gare intermédiaire, et les voies d'évitements
- La signalisation
- La vitesse permise pour les différentes catégories de trains...

Nous sommes d'accord, mais lorsque RFF annonce un flux de trains différenciés et vou- lus en 2006 pour 2020, on comprend bien que le calcul a été fait. Dans un document passé inaperçu lors du débat public car publié tardivement ¹², RFF indique en 2006 : "**Les améliorations et aménagements envisagés sur la ligne existante permettront en 2020 de faire circuler environ 250 à 260 trains/jour au sud de Bordeaux**". Dans ce document, RFF donne une capacité de 250 à 260 trains/jours pour la ligne actuelle rénovée, avec la signa- lisation BAL (une partie de la ligne était en Bloc Automatique à Permissivité Restreinte). L'ETRMS, cette technologie d'aujourd'hui n'est pas installée. Elle améliorerait encore les ca- pacités de la ligne. Entre 2004 et 2024, l'occupation de la ligne est la suivante -Tableau 7- :

On le voit nettement conformément aux af- firmations de nos res- ponsables, le ferro- viaire est une priorité

Gare	2004 RFF reprise SMA-Protrans 2006				2024 Atlas réseau Ferré 2026				Variation 20 ans	Variation 20 ans
	TER	TGV	Fret	Total	TER	TGV	Fret	Total		
Type de train										
Facture Biganos	84	16	32	132	76	16	11	105	-27	-20 %
Morcenx	34	16	32	82	29	13	11	56	-26	-32 %
Dax	20	16	32	68		13	11	42	-26	-38 %

Tableau 7: Evolution du nombre de trains sur l'axe entre 2004 et 2024

importante. **Sur une voie rénovée à la capacité améliorée, on fait passer 30% à 40% de trains en moins, que sur une ligne dégradée et non correctement équipée.**

Le mythe de l'autoroute ferroviaire

Lors du Débat Public, on nous promettait une autoroute ferroviaire entre Hendaye et le Nord dès 2007. La DUP a été signée en 2015, après l'Enquête Publique pour 4 A/R jour. Elle était annulée 3 mois plus tard, car elle ne présentait aucun signe de rentabilité... Ces 4 A/R MAJ transféraient 350 remorques/jour, soit 3% du trafic. En 2025, une autoroute ferroviaire est lancée entre Bayonne et Cherbourg pour 1A/R 6 jours sur 7, soit moins de 1% du trafic. En janvier 2026, le train de retour déraile, endommageant gravement l'in- frastructure. En cause, une vétusté probable de la ligne.

¹¹ <https://www.cade-environnement.org/2022/02/18/fret-ferroviaire-et-suppressions-des-murs-de-ca-mions-lespaigne-contrarie-ce-mythe/>

¹² <https://www.amisdelaterre40.fr/IMG/pdf/travaux-ligne-actuelle.pdf>

En 2006 on nous vantait également les autoroutes de la mer comme Nantes Gijon. Elle est créée en 2010 et ferme en 2014. Depuis 2016 on nous annonce son retour. Mais elle semble souffrir du même mal que ses cousines ferroviaires : l'écart entre le dire et le faire de nos dirigeants, le manque de volonté pour se donner les moyens d'imposer une évolution salutaire, parfois aussi de contraindre des lobbys.

Le financement

Nous n'abordons pas le financement qui souvent en GPI₂ est associé à un flou persistant. Alors que les porteurs du projet affirment que les travaux ont débuté, nous ne connaissons toujours pas le coût du projet, ni l'origine de 60 % du financement. L'Europe et ses 20 % inexistantes. L'état ne financerait plus Toulouse et n'a jamais parlé de Bordeaux/Dax. Suite au probable renoncement de l'état, le Duc d'Aquitaine et la Comtesse de Toulouse font des pieds et des mains pour rencontrer le premier ministre, mais ils viennent de se voir annuler au dernier moment deux rendez-vous, c'est la crise. Les travaux commencés concernent surtout les TER et les RER métropolitains (SEM).

Le passé peut nous renseigner sur l'avenir. Le -Tableau 8 - donne les évolutions du SEA (Tours/Bordeaux), et du GPSO. Le coût à terminaison dépasse fortement la prévision.

Tours Bordeaux			GPSO			Coût au km	
Année	Md€	Var	Année	Md€	Var	SEA	26 M€/km
2006	5,64		2012 EP	8,3		GPSO	40M€/km
Terminaison 2017	8,80	56 %	2022	14	69 %	Dax Front	70M€/km

Tableau 8: Evolution du coûts pour le SEA du protocole de financement à terminaison, le GPSO de l'EP au protocole de financement Lors de l'Enquête Publique, le CGI (Commissariat Général à l'Investissement) a produit une contre-expertise dans laquelle il indiquait que le coût au km de la voie standard Dax/Frontière serait de 1,8 fois celui du km des LGV du GPSO¹³. C'est pourquoi l'EP du GPSO n'a pas porté sur la partie Dax/frontière du projet présenté lors du Débat Public. En renvoyant à plus tard cette EP, on améliorerait un aspect socio-économique déjà mauvais (VAN), manipulations démontrées par les Commissaires Enquêteurs. La dérive du coût entre les promesses des étapes est factuelle, alourdissant encore ce projet hors sol.

Conclusion

Comme toujours, nous laissons le lecteur libre de ses propres conclusions, nous espérons que la lecture lui permettra de comprendre pourquoi nous sommes très agacés par le comportement de politiques, de responsables, qui soutiennent ce projet inutile et imposé de LGV entre Bordeaux et Dax, et de la nouvelle ligne standard entre Dax et la frontière. En 20 ans l'argumentaire est toujours le même, malgré que le temps ait démontré son irréalisme, l'absurdité de son argumentation. Le besoin n'existe pas, et n'est pas à l'aube d'exister. Pour améliorer le train du quotidien, le fret ferroviaire, des solutions rationnelles existent, beaucoup moins coûteuses, elles sont connues. Des études ont été produites par des bureaux d'études compétents, et indépendants, sans conflits d'intérêts, comme SMA_Prograns, ou Citec pour ne citer que l'axe Bordeaux Frontière.

A Mont de Marsan le 02/05/2026

¹³ [Dax Frontière non LGV coût valorisé à 1,8 fois le km LGV du GPSO \(EP contre expertise CGI p116\)](#)