

Pays basque : « Quand nos adversaires font un pas, nous en faisons un », préviennent les opposants à la LGV

[Accueil](#) [Pyrénées-Atlantiques](#) [Pays Basque](#)



Le projet de la région d'une LGV entre Dax et l'Espagne fixe l'horizon 2042. © Crédit photo : Archive David Le Deodic

Par [Pierre Penin](#)

Publié le 20/09/2024 à 17h57.

Mis à jour le 20/09/2024 à 18h02.

Après l'annonce par la Commission européenne de 19,5 millions d'euros d'études pour le tronçon de ligne à grande vitesse entre Dax et l'Espagne, le Cade annonce une réunion publique

Victor Pachon, le président du Collectif des associations de défense de l'environnement (Cade), prévient : « Quand nos adversaires font un pas, nous en faisons un. » Dans la bataille de la ligne à grande vitesse (LGV) au sud de Bordeaux, la Commission européenne a annoncé, en juillet, 19,5 millions d'euros pour des études sur la portion entre Dax et l'Espagne. Tronçon lando-basque honni du Cade et des siens.

Cette étude, pour un tronçon où l'enquête publique n'a pas eu lieu, offre à ses détracteurs une occasion de « marquer le coup » : « Nous appelons à une réunion publique, le jeudi 26 septembre, à Mouguerre. » À 20 h 15, dans la salle Haitz Ondoan, Victor Pachon et les siens actualiseront les données du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) et affûteront leur argumentaire.

Pierre Recarte décortique le dossier depuis trente ans. Il a consacré un livre au sujet, « le GPSO en 20 questions » (Nuvis Éditions). Le temps qui passe lui offre du recul, notamment sur les prévisions de trafic sur lesquels la Région et GPSO fondent le projet de LGV au sud de Bordeaux.

Il analyse les chiffres de la SNCF : « En sortie de Bordeaux, en 2022, le total des TGV, TER et trains de fret par jour se monte à 96 trains, 48 par sens de circulation. La capacité de la ligne est de 132 trains par sens, donc 264 au total. »

Mêmes calculs « entre Dax et Bayonne », où Pierre Recarte arrive à un total de 43 trains « au point le plus contraint qu'est le pont sur l'Adour » pour une capacité de 240. « On est loin de la saturation annoncée par GPSO. »

Sur le même sujet



[LGV Bordeaux-Toulouse et Dax : « Le financement fonctionne, les études avancent et les travaux commencent »](#)

Le préfet de Gironde Étienne Guyot confirme le calendrier du projet ferroviaire et son plan de financement. Et prévient les opposants : « Il ne faut pas minorer » les 26 collectivités partenaires du projet

Guerre des chiffres

Pour ce qui est des marchandises et du report des camions sur le rail, les opposants à la LGV nourrissent les mêmes doutes. « En 1999, circulaient 20 trains de fret par jour, aujourd'hui nous sommes à 13. Le débat public autour de la LGV en prévoyait 160 en 2020. » La Région affirme que le détonateur sera l'instauration du même écartement des lignes de chaque côté des Pyrénées, donc la continuité de la circulation.

Le Cade continue de prôner la modernisation des lignes existantes pour faire face aux besoins des voyageurs et du fret. « On nous répond que ça coûte plus cher que de créer des nouvelles lignes. » Les défenseurs de l'environnement opposent le coût estimé de la LGV depuis le sud Gironde vers Dax et Toulouse. « La partie vraiment à grande vitesse de ces portions mesure 329 kilomètres pour un coût de 12,2 milliards euros. Soit environ 37,7 millions du kilomètre. » Et de comparer ce coût kilométrique avec celui d'équipements comme des collèges, lycées, hôpitaux...