

RAPPORT

Annule et remplace le projet

CONCERNANT

LE REJET VALANT OPPOSITION IRREVERSIBLE

DU TRACE FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE SECTION LANDS- NORD

DU GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD OUEST

EN FAVEUR

DE LA LIGNE EXISTANTE CLASSEE FRANCO- EUROPEENNE

Assurant

LA PROTECTION MAXIMALE DE NATURA 2000 DU DEPARTEMENT DES LANDES.

Rédigé par

René Clavé

Officier supérieur de l'Arme des Transmissions de l'Armée de Terre, retraité

Vice-président fédération SEPANSO Landes.

Représentant les Associations de Protection de la Nature et de l'Environnement

À la Commission Locale de l'Eau du bassin de la Midouze

(Membre du bureau et du comité du pilotage bilan-besoins des ressources eau)

Sommaire

L'ANALYSE SUR LA FORME

1 – L'abrogation de l'article 18 de loi 95-115 : un mal pour un bien: l'établissement d'un ordre codifié du réseau ferroviaire fondé sur l'ordre hiérarchique des liaisons radio de commandement

ANALYSE SUR LE FOND

2 – le respect de l'application du débit biologique de crise du cours d'eau, la limite pour la sauvegarde de la nature et l'environnement quelle que soit l'enquête publique.

CONCLUSION

Par ces faits, le tracé de ligne LGV de la section Landes nord doit être rejeté sur la ligne existante BORDEAUX-MORCENX-DAX respectueuse de Natura 2000.

Ce rapport annule et remplace le projet de rapport déposé le 24 novembre 2014 à Lucbardez-et-Bargues par mesure de précaution concernant la « réhabilitation » de l'article 18 de la loi 95-115 du 24 février 1995 compte tenu des circonstances de son abrogation

INTRODUCTION: une précision

Les officiers supérieurs de l'Arme des Transmissions de l'Armée de Terre ayant pratiqué le maillage des voies de communications hertziennes et radio sont en mesure d'appliquer l'article 18 de la loi 95-115 du 4 février 1995 portant respectivement sur les schémas directeurs nationaux routes-autoroutiers, et, ferroviaires, et d'assurer le contrôle de cette application. Ainsi, en l'état de la situation actuelle: l'abrogation de cet article de loi, ils ont le devoir de dénoncer l'abrogation du dit article de loi. Cette abrogation permet le " **tout LGV** " en faveur des entreprises nationales de travaux publics, mais au détriment de la protection des ressources en eau et de Natura 2000.

L'ANALYSE SUR LA FORME

1 – L'abrogation de l'article 18 de la loi 95-115 : un mal pour un bien: l'établissement d'un ordre codifié du réseau ferroviaire fondé sur l'ordre hiérarchique des liaisons radio de commandement

1.1 – L'abrogation, un mal

► Les irrégularités commises lors de la construction autoroutière, le détournement de l'article de loi vaut son abrogation dans sa totalité

Les irrégularités commises lors de la construction autoroutière A65 s'inscrivent durablement dans la mémoire du rédacteur et sont transcrites dans le rapport en date du 17 janvier 2008 avec pour titre « *les irrégularités ministérielles disqualifiant l'utilité publique de la construction autoroutière A65 LANGON-PAU au regard du schéma directeur routier national appliqué à la Région Aquitaine* » (PJN°1,2,3) à l'attention de Monsieur Jean-Louis BORLOO Ministre d'État, Ministre de l'Écologie , de l'Énergie, des Transports et du Développement Durable. Ce rapport a été transmis à monsieur le ministre le 11 février 2008, le 12 février à midi le rapport a franchi les portes du ministère, le 15 février dans la matinée, le Conseil d'État reporte la séance du commissaire du gouvernement du 18 février au 14 avril. Que s'est-il passé? .Le jugement du Conseil d' État classe la première décision ministérielle comme secondaire, et, la seconde décision n'apparaît pas dans le jugement. Cet article dérange, il faut l'abroger, telle est la logique du raisonnement.

► Les conséquences de ces irrégularités.

- 1 L'»article 18 de la loi 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'Aménagement et le Développement du Territoire se trouve abrogée par les détournements constants de cet article de loi par les auteurs : les hauts fonctionnaires de la direction des routes au profit des entreprises nationales des travaux public. L'application de l'article de la loi " **desserte équilibrée et de désenclavement** " impose une route 2X2 voies sur l'existante traversant le milieu rural entre Langon et Pau au profit des entreprises locales de travaux publics employant la main d'œuvre locale en lieu et place de celle de l'Europe
- 2 **La destruction massive des ressources en eau** se caractérise par la **rupture de nappes aquifères**, telles celles connues sur le bassin du Ciron à Bazas, Captieux puis celles sur le bassin de la Douze à Bourriot-Bergonce (nappe affleurante), à Roquefort rive droite le vallon du Cros (arrêté de biotope), rive gauche l'assèchement de 3 puits landais, constats par huissiers, cet assèchement est caractérisé par la vidange de toute ou partie de la nappe aquifère en amont ; le débit du collecteur d'eau au niveau du pont de Roquefort s'élevait de 1m3 en 10 secondes(10 jours avant l'inauguration). A ces ruptures, s'ajoutent les ruptures de la couche d'aliôs provoquant l'abaissement des nappes et accompagnées de la réduction des débits biologiques de crises des cours d'eau associés (exemple la culture intensive du pin et du maïs).
- 3 **La création de la dette** estimée à 1,5 Milliards d'Euros. Cette dette s'accroît quotidiennement due à la surestimation du trafic autoroutier prévue à 17 500 véhicules/jour alors qu'antérieurement ce flux s'élevait à 7500 véhicules/jour (fréquentation actuelle 5000 véhicules/ jour). Il fallait justifier la nécessité de cette construction autoroutière, mais quel gâchis.

Ces observations constituent la mise en garde contre toutes tentatives de dérives à l'excès de pouvoir au détriment des générations futures.

1.2 – L'abrogation, pour le bien

1.2.1- L'arrêté préfectoral précise :

- 1 La réalisation des lignes ferroviaires nouvelles du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest est soumise à une enquête publique préalable à (en vue de) la déclaration d'utilité publique des travaux sur le territoire des communes impactées et non une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de ce projet comme l'indique les documents de RFF.

Dans le premier cas, l'étude d'impact de la ligne au regard de la loi sur l'eau s'impose du fait de la protection de Natura 2000 d'où le rattrapage par recommandation de l'Autorité Environnementale (Ae) du Conseil Général du

Développement Durable, dès lors les études hydriques existantes doivent être prises en considération.

Dans le deuxième cas, l'enquête publique concernant cette étude d'impact du projet relative à la loi sur l'eau apparaît après l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. En l'absence de cette étude d'impact, pièce maîtresse et fondamentale pour la détermination de l'utilité publique du projet, et comme ce dernier est déclaré d'utilité publique, alors rien n'arrête la réalisation de ce projet, telle est le cas de la construction autoroutière A65. Après ON s'étonne de la faible participation des Landais à des enquêtes analogues. La construction de l'A65 a marqué les consciences des Hommes

- 2 La consultation porte notamment sur « *l'étude d'impact incluant une évaluation des incidences de Natura 2000* ». (1° alinéa) en s'appuyant sur les recommandations de l'Autorité Environnementale (2° alinéa)

Dès lors, s'impose l'analyse des paramètres impactant Natura 2000 sur la section Landes Nord dans le dispositif du maillage des voies de communications européennes, nationales et régionales. Ce tronçon est-il nécessaire ?

1.2.2 - L'élaboration d'un concept concernant le schéma directeur ferroviaire franco-européen légal

L'article 18 de la loi 95-115 du 4 février 1995 a été abrogé par qui, comment pourquoi, acte dénoncé ci-dessus.

Dès lors, le changement des conditions climatiques, et la réduction de la consommation des énergies imposent l'élaboration d'un concept concernant le schéma directeur ferroviaire franco-européen.

L'élaboration de ce concept est nécessaire afin de s'opposer à toute erreur d'appréciation commise sur le rang d'une maille du réseau pouvant porter atteinte à la protection de Natura 2000 conformément à l'arrêté préfectoral.

Ce concept repose sur:

- ▶ Deux séries de critères provenant de l'article 18 de la loi 95-115 (PJ N° 1) :
 - *Assurer la continuité et la complémentarité des réseaux aussi bien pour les personnes que pour les marchandises.*
 - *Assurer la desserte équilibrée et le désenclavement du territoire.*
- ▶ La transposition du maillage hiérarchique du réseau radio de commandement qui a fait ses preuves au plus dur moment des batailles.

► les paramètres contribuant au changement des conditions climatiques et à la réductions des économies d'énergie à la lecture des pièces jointes (PJ N°4 + pgn° 41, 42 ,43 , 44 , 45 et 46) Certes RFF contribue à la réduction de l'effet de serre en appliquant son bilan carbone (PJ N°46 / à vérifier), mais il doit participer à la réduction de la consommation d'énergie. L'analyse des pièces jointes révèle que le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest est un projet du passé et il n'a plus lieu d'exister Les dirigeants de RFF doivent savoir que notre société moderne vit les 5 ou 6 derniers mois de l'année en empruntant les ressources d'existence aux futures générations, et, que nous devons arrêter ce jeu par le rejet du GPSO par exemple.

L'intégration de l'ensemble de ces paramètres dans la transposition du dit maillage donne **le schéma du maillage hiérarchique des voies de communications ferroviaires franco-européen (PJ N°5). Ce schéma est légal par la présence de ces deux séries de deux critères de l'article 18 de la loi 95-115 voté en son temps par le législateur. .**

Ce schéma exprime visuellement la signification de continuité et de complémentarité pour les utilisateurs des réseaux d'une part, et, d'autre part la signification de desserte équilibrée par cette répartition territoriale en fonction de chaque rang de service. Quant à la fonction de désenclavement:

1. les liaisons européennes desservent aussi les capitales régionales en situation d'arrêts intermédiaires (commissaire européen des régions)
2. les liaisons nationales desservent aussi les grands pôles d'intérêts socio-économiques nationaux respectueux de l'environnement
3. les liaisons régionales assurent les services pour les pôles d'intérêts socio-économiques-environnementaux régionaux-départementaux tel le parc régional naturel des Landes de Gascogne

Ce schéma compense celui qui a été abrogé

Ainsi ce schéma permet d'analyser le maillage du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest en particulier la liaison Bordeaux-Mont de Marsan-Dax dont la section Landes Nord ; cette dernière impacte les forêts galeries inscrites à Natura 2000. Ces forêts galeries doivent leur existence aux ressources en eau pour le moment. La construction de la LGV assurera le basculement irréversible des limites de rupture des équilibres hydriques des cours d'eau sous le débit biologique de crise respectif de chacun d'eux.

123 – Application LIAISON FERROVIAIRE TGV BORDEAUX – MONT DE MARSAN – DAX DANS LE CADRE AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

La PJ N°6 concernant « *le programme GPSO, une ambition pour l'avenir des deux régions* » interpelle à la lecture des alinéas concernant l'aménagement du territoire pour la région Aquitaine en particulier le 2°alinéa.

2° alinéa : *de renforcer le maillage du réseau ferroviaire structurant au niveau national et européen tant pour les liaisons Nord-Sud qu'entre les façades Atlantiques et Méditerranéenne.*

En prenant la PJ N°5 relative au " *maillage hiérarchique des voies de communications ferroviaires* " pour référence, l'analyse révèle :

La maille à grande vitesse reliant Bordeaux–Mont de Marsan–Dax supporte des trains circulant à plus de 300 km/h – **liaison de 1^{er} rang** - pour assurer le transport des voyageurs entre Bordeaux, **centre nodal de 3^{ème} rang**, aux fonctions administratives régionales et Mont de Marsan **ville de 4^{ème} rang** – aux fonctions administratives départementales, alors que la maille entre ces deux villes doit être classée **liaison de 3^orang**

Cette ambition se présente comme une utopie, **une liaison de 1^orang n'a pas à servir une ville du 4^orang**, et, rejette de fait cette liaison de 1^{er} rang sur la ligne existante Bordeaux-Morcenx-Dax classée franco-européenne (liaison Bruxelles-Lisbonne)

De plus cette maille Bordeaux - Mont de Marsan- Dax traverse

► la zone forestière: elle **coupe 6 forêts galeries inscrites à Natura 2000** (PJ N°7) et détruit la topographie des lieux impactés (PJ N°10) alors que la ligne existante repose sur un terrain plat ; de plus elle supprime (35+64+35 mètres x 55 km) 737 hectares de forêts participant à la réduction des gaz à l'effet de serre.

► la zone accidentogène (PJ N°8) lors de l'envol des aéronefs **Rafale** biréacteurs à postcombustion décollant en binôme (au nombre de 40), et la liaison gare de Lucbardez- gare de Mont de Marsan pénètre dans la zone SEVESO (stockage de carburants dont le kérosène) et la zone accidentogène à l'atterrissage (PJ N°9),

Considérant le 1° alinéa la contre vérité " *aux attentes de mobilités croissantes de la société tout en favorisant une mobilité durable*" repose sur le télétravail, le télé-enseignement, le télé-marché, la télé-vidéo conférence, tous à domicile, auxquels s'ajoutent le covoiturage s'opposent aux ambitions de la SNCF. et autre transports collectifs participant à la concurrence de cette mobilité.

Considérant le 3° alinéa : la contre vérité " *d'apporter un saut qualitatif majeur pour l'offre de services ferroviaires*" fait appel au coût du droit de péage très élevé demandé aux voyageurs pour rembourser la dette correspondante très élevée de 4,9 Milliards d'Euros due aux travaux qu'impose la construction de la ligne à grandes

vitesse section Landes-nord. Une fois de plus il vaut mieux de continuer à exploiter la ligne existante pour un **service ferroviaire équitable**.

Considérant le 4° alinéa, « : *de favoriser et de développer des territoires.* », la Communauté du Marsan Agglomération est lourdement handicapé par la présence du bruit des Rafale et du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) non négligeable; la ligne iso-sonore de 85 dBA couvre la moitié de la ville, et une partie de l'agglomération du Marsan. En effet, il faut ajouter + 15 dBA à chaque ligne iso-sonore du PEB 2001 (PJ N°8 et 9). Cette estimation de +15 dBA par le rédacteur s'effectue en décomposant le bruit final en doublement de puissance de bruit avec pour référence le bruit initial; le résultat cumulatif correspond à 1% d'erreur par excès au regard du bruit enregistré à Landivisiau (Finistère) extérieur à la base Navale (110 dBA).

Les nouvelles inondations à prévoir vont accroître les zones inondables et des destructions telles que l'aménagement des rives de la Midouze à Mont-de-Marsan

Considérant le 5° alinéa : « *de contribuer à l'équilibre entre territoire et à la cohérence régionale* », cette contribution à l'équilibre et à la cohérence du territoire repose sur la ligne existante qui dessert 4 gares touristiques à proximité du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne et les stations balnéaires de la côte Atlantique alors que la section Landes Nord de la dite ligne LGV ne dessert que la Communauté du Marsan Agglomération La cohérence des services territoriaux transfère les 11 liaisons Mont-de-Marsan Bordeaux sur la liaison passant par Morcenx. Les générations futures n'ont pas à supporter financièrement l'entretien de deux lignes ferroviaires pour assurer la même liaison

Toutes ces observations conduisent au rejet de la ligne LGV en faveur de la ligne existante aux profits des générations futures.

124 – Application : LIAISON FERROVIAIRE LGV BORDEAUX TOULOUSE

Pour la liaison Bordeaux – Toulouse, deux villes aux fonctions administratives régionales, son rang ne doit pas être du 1° rang mais du 2° rang au maximum ; la maille devra supporter des trains de voyageurs roulant à 130 km/h. **Dès lors, cette maille LGV devrait être rejetée sur la ligne existante qui supporte actuellement des trains roulant à 130 km/h**

Conclusion partielle

Le concept légal du schéma directeur ferroviaire franco-européen rétablit les liaisons à grande vitesse au rang qui leur est dû au regard du changement des conditions climatiques et des économies d'énergies d'une part et d'autre part

les liaisons ferroviaires ainsi classées sont adaptées à l'évolution du développement et à l'aménagement du territoire.

ANALYSE SUR LE FOND

2 – le respect de l'application du débit biologique de crise du cours d'eau, la limite de la sauvegarde de la nature et l'environnement quelle que soit l'enquête publique.

L'analyse sur le fond repose sur l'application de la PJ N°11 Cette fiche révèle simultanément;

1 – l'analyse de **la protection de Natura 2000** impose au préalable la protection des ressources en eau, des sols, de l'air,

2 - **l'application de la loi sur l'eau** synthétisée dans le 2° figure (protéger, restaurer, gérer de la ressource en eau) de même pour le sol (la matière organique dont sa richesse se caractérise par la quantité de carbone) et l'air (soulèvement de la poussière, les gaz à effet de serre).

L'analyse de l'impact de la LGV sur Natura 2000 impose donc au préalable l'analyse de l'impact du support ferroviaire au regard du SDAGE, soit l'application de la (PJ N°12) et le sol (PJ N°13 a et b) conformément aux deux recommandations respectives provenant du document de l'Autorité Environnementale (Ae) du Conseil Général du Développement Durable (2^{ème} alinéa de consultation du dossier d'enquête de l'arrêté préfectoral)

Au préalable, il est nécessaire de

1 - connaître le vide aquifère généré par les remblais imperméabilisés supportant le ballast de la ligne LGV (en remblais 95%) afin d'apprécier le déficit supplémentaire apporté au débit des cours d'eau au regard **du débit biologique de crise** sur le bassin hydrographique de la Midouze,

2 - dénoncer l'utopie de l'enquête publique créée par les divergences d'analyse entre celle de RFF occultant **le débit biologique de crise** critère fondamental intervenant dans les analyses des articles du SDAGE, et, la logique du raisonnement relatif à la protection de Natura 2000 faisant appel à l'eau avec pour point fort **le débit biologique de crise** et le sol (le contenant) dans le cadre du développement durable

3 – la protection de la nappe aquitainienne, nappe réservée à l'alimentation en eau potable

Dès lors l'analyse de l'impact de la LGV au regard du SDAGE peut être envisagée. .

2.1 – LES REMBLAIS DES LGV ET LE VIDE AQUIFERE.

Pour connaître le vide aquifère d'un remblai, il est nécessaire de considérer le cas à la dimension humaine : la maison individuelle carrée.

Sous chaque maison individuelle, il existe un vide sanitaire, ou vide hydrique, ou vide aquifère. Ce vide aquifère se crée suite au différentiel de pressions entre celle de la zone sèche et celle de la zone humide à l'avantage de la zone sèche, et ceci étalé dans le temps et ce phénomène se produira jusqu'aux équilibres des deux pressions. Pour obtenir une cave sèche, il suffit que l'axe médiateur du plan de cette cave coïncide avec celui du plan projeté de la toiture de la maison (les eaux pluviales sont évacuées vers le puisard). Dès lors le plan médiateur, passant par le milieu du côté du plan de la maison et l'axe, coupe le vide hydrique sous la forme d'une demi-section d'ellipse; la profondeur sera approximativement de l'ordre de la racine carrée du grand axe de l'ellipse ($\sqrt{\text{axe}}$); cette dimension semble très proche de la profondeur du vide aquifère centré sur l'axe médiateur. .

La surface de la section demi-ellipse sera alors :

$S = \frac{1}{2} (\text{grand axe} * \sqrt{\text{grand axe}})$ multiplié par le coefficient de 1,30 afin de prendre en considération les surfaces comprises entre les côtés du triangle inscrit dans l'ellipse et les courbes de l'ellipse sous tendues par les côtés de ce triangle isocèle (le coefficient 1,30 semble le plus approché de la réalité de la surface).

Dès lors la surface du vide aquifère généré par le remblai est immédiate, sachant que le grand axe s'élève à 64 mètres au sol, référence de base du calcul du vide aquifère, soit :

$$S = \frac{1}{2} (64 * 8) 1,30 = 332,8 \text{ m}^2$$

Le volume du vide par kilomètre

$$V = 3 32800 \text{ m}^3$$

Le volume du manque d'eau sous ce remblai sachant que le pluviomètre est de 0.970 m et le coefficient d'infiltration s'élève à 0,3, soit

Déficit hydrique = $V * 0,970 * 0,3$, pour 55 km s'élève à 5,3 millions de m^3 . (PJ N°14)

Considérant que le bassin hydrographique présente un déficit de 10,9 Mm³ d'eau pour satisfaire le débit biologique de crise avant la construction autoroutière A65, cette situation hydrique n'accepte pas la deuxième avalanche

de déficits hydriques générés par la future construction LGV; TROP C'EST TROP

2.2 - L'UTOPIE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

L'utopie de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique est générée par l'absence de résultats hydriques obtenus après l'enquête publique relative à l'étude d'impact du projet ferroviaire au regard de la loi sur l'eau, alors que rien ne peut s'envisager sans connaître l'état hydrique des lieux impactés caractérisé par **le débit biologique de crise** des cours d'eau. Pour contrer une telle situation, les protecteurs de la nature et de l'environnement sont sensés de connaître l'état hydrique du bassin impacté.

Les effets d'assèchement du sol dû au ruissellement des eaux pluviales sur le sol imperméabilisé des remblais et la création simultanément du vide aquifère sous ces remblais par défaut d'infiltration engendrent des pertes en eau considérables pour la période de sécheresse sur le bassin hydrographique. Ces pertes d'eau se traduisent par un déficit en Millions de mètres cubes (Mm3) (PJ N°14) soit un déficit supplémentaire pour les cours d'eau, **tous ayant un déficit égal ou inférieur au débit biologique de crise.**

Ce délaissement volontaire de ces effets hydriques déficitaires permet à la procédure administrative de poursuivre son programme? Sous couvert de la déclaration d'utilité publique? Jusqu'à la réalisation du projet. .

Comment le pouvoir décisionnaire peut-il émettre un avis favorable à un tel projet ferroviaire lorsque celui-ci est générateur de destruction massive de ressources en eau, (le corps humain est composé de 80 % d'eau, un rappel) avec pour preuve la construction autoroutière A65 Langon-Pau?

Dans les dossiers déposés par RFF, le débit biologique de crise est occulté alors qu'il représente la limite inférieure du débit du cours d'eau à ne pas franchir afin de sauvegarder la nature, l'environnement. Cette observation apporte la preuve que cette enquête publique au regard de la loi sur l'eau aurait dû être effectuée avant l'élaboration des dossiers relatifs à la DUP.

RFF renvoie ce problème posé de la dite enquête publique relative à la loi sur l'eau après l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique afin qu'il puisse effectivement construire sa ligne LGV sous couvert de cette déclaration d'utilité publique, procédure jumelle avec la construction A65., toutes deux d'inutilité publique avérée. La procédure est oh combien néfaste pour l'eau, le sol et la topographie du terrain, et l'air !!!.

Or, les existants respectifs assurent pleinement leur fonction de désenclavement rural, la ligne ferroviaire existante partie landaise dessert 8 gares à la demande contre 01 gare LGV. Les 11 liaisons navettes bordelaises peuvent être assurées par la ligne existante au support 160 km/h, financée en partie par l'Europe, afin d'assurer la ligne continue dans les mêmes conditions techniques avec la dite ligne franco-européenne.

2.3 - PROTECTION DE LA NAPPE AQUITANIENNE

Les accidents structuraux secondaires formés d'anticlinaux et de synclinaux (PJ N°15) guident les écoulements de la nappe aquitaniennne en direction de l'Océan Atlantique. Cette nappe affleure à quelques mètres sous la surface du sol coté Est alors qu'elle se trouve très en profondeur au niveau de l'Océan Atlantique.

L'érosion du sol après le dépôt éolien du sable fait apparaître des zones d'échanges, appelées **boutonnères**, (PJN°16a 16b 16c) entre la nappe aquitaniennne, la nappe supérieure helvétique, et les cours d'eau.

Vu la construction et en particulier les forages pour l'implantation des piliers du pont autoroutier de Roquefort, les travaux ont créé des nids de contamination de la nappe soit l'atteinte à la qualité de cette ressource d'eau.

Or ce genre de travaux se renouvelleront au passage de la Douze deux fois, et de l'Estrigon, alors que la ligne ferroviaire franco-européenne directe Bordeaux-Morcenx-Dax passe très au-dessus de ces deux nappes du miocène.

Ainsi la ligne LGV portera atteinte à la protection de la ressource eau de la nappe aquitaniennne, nappe réservée à l'alimentation en eau potable, et simultanément à la forêt galerie de Natura 2000. (Rappel)

Pour cette simultanéité d'atteintes en quantité et qualité des ressources en eau, la mesure compensatoire repose sur le rejet de ce projet au profit de ligne existante franco-européenne Bordeaux-Morcenx-Dax.

2.3 - LES RECOMMANDATIONS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

1° Recommandation

En page 27 : « *Sans nécessairement entrer dans le détail que devra assumer le dossier "loi sur l'eau", l'Ae recommande un examen rapide de la compatibilité des trois projets avec le SDAGE sur la base des orientations fondamentales et dispositions du SDAGE.* »

Les orientations fondamentales du SDAGE Adour-Garonne sont inscrites dans la PJ N°21. Les précisions suivantes doivent être connues: au cours des travaux **bilan-besoins des ressources en eau**, le comité de pilotage constate le déficit très élevé en prenant pour référence le DOE, alors il décide de prendre pour référence le DCR. Le DCR présente l'avantage de « *de mieux connaître et de faire connaître* » l'état hydrique du bassin hydrographique « *pour mieux gérer* » l'état critique du cours d'eau à ne pas franchir; à contrario, les conséquences néfastes sont graves pour la protection de Natura 2000 d'ou l'attribution du titre approprié **le débit biologique de crise**, dès lors **le DBC devient la référence** pour traiter la situation hydrique du cours d'eau. L'orientation fondamentale concerne « **rétablir durablement les équilibres en période d'étiage** », en particulier dans le cas préoccupant du bassin hydrographique de **la Midouze déficitaire** « **restaurer l'équilibre dans les bassins déficitaire** » devient l'acte à ne pas déroger quelles que soient les opérations impactant ce bassin hydrographique déficitaire

Pour ce faire, l'article E4 « **gérer les ressources à l'équilibre** » s'applique en se référant à la planche « E1 page 127 **Débits Objectifs d'Étiage (DOE) et Débits de Crise (DCR)**; cette planche révèle deux bassins distincts, dès lors une décision s'impose pour chaque bassin en fonction du débit biologique de crise et non une unique décision comme RFF cherche à obtenir.

Ainsi les (PJ N°12 et. PJ N°17) représentent **la gestion durable des eaux souterraines, soit d'atteindre le bon état quantitatif afin de limiter les échanges avec les cours d'eau**, de même assurer la protection contre toutes contaminations des eaux réservées à l'alimentation en eau potable pour insuffisance de pouvoir de dilution des pollutions (PJ N°18); dès lors apparaissent **les problèmes de sûreté et de sécurité de protection des ressource en eau** (référence la construction autoroutière A65, la cause du désastre hydrique, la phase 2 a été calculée à la PJ N°14, par contre les formules demeurent pour calculer les pertes causées par la construction de la gare de Lucbardez-et-Bargues).

Ces observations sont à inscrire en priorité des priorités pour de tels bassins déficitaires. Ces considérations doivent apparaître dès la première enquête publique compte tenu que l'état hydrique est connu

Pour ce faire, les dispositions de contrôle de bonne gestion doivent respecter les règles concernant les débits cibles à la station pilote de Campagne (une dizaine de kilomètres en aval de Mont de Marsan) :(PJ N°12 : PJN°17), soit :

Débit biologique optimal (DBO) est porté à 5,6 m3/s (ou DOE)

Débit biologique de crise (DBC) se limite à 4,5 m3/s (ou DCR).

Or pour obtenir le DBC de 4,5 m3/s, le bilan-besoins de ressources en eau fait apparaître **un déficit de 10,9 Mm3 (PJN°17)** pour satisfaire les Débits Biologiques

de Crise des cours d'eau en amont de Campagne au cours de la période juin à octobre;

Il est très important de constater que les cours d'eau forestiers (l'Estrigon, le Geloux, le Bez et le Retjons) sont déjà à la limite du basculement irréversible sous le Débit Biologique de Crise en l'absence d'implantation d'infrastructures telle la ligne LGV.

Cette situation hydrique critique de 2008 est causée par :

► L'intensification de l'agriculture et de la sylviculture depuis les années 1960-1970 comme l'indique l'analyse de la (PJN°20) la fluctuation du niveau de la nappe phréatique due à la rupture des couches d'alias

► La diminution des précipitations décennales de 180 mm par rapport aux dernières précipitations quinquennales.

► L'artificialisation des espaces naturels au profit des espaces urbanisés (imperméabilisation des sols telles les places publiques en milieu rural et urbain).

Quant à l'implantation de cette ligne LGV, elle provoquera le basculement certain pour les causes suivantes:

- le bassin hydrographique de la Midouze se trouvera irréversiblement plus déficitaire pour satisfaire les Débits biologiques de Crise de ses cours d'eau suite au changement des conditions climatiques

- Les phénomènes du ruissellement de l'eau pluviale sur les remblais simultanément imperméables et inclinés interdisent toute infiltration, auxquels s'ajoute le vide aquifère sous les remblais; ainsi ces effets cumulatifs condamnent les cours d'eau à être manifestement sous le Débit Biologique de Crise au fil du temps trentenaire

Ainsi, cette recommandation du SDAGE est opposable et s'inscrit de fait dans le dossier de l'enquête publique préalable de la déclaration d'utilité publique des travaux sur le territoire des communes citées par l'arrêté ; des lors l'application de la PJN°12 s'appuyant sur le Débit Biologique de Crise révèle que le tracé de la LGV – SE/A section Landes Nord n'est pas autorisé sur le bassin de la Midouze

RFF et l'analyse de ses observations relatives aux articles du SDAGE choisis (PJ N° 19)

L'utopie se répercute jusqu'à l'analyse des articles du SDAGE dont RFF utilise pour prouver la compatibilité des trois projets ferroviaires avec les dispositions du SDAGE Adour Garonne. En effet :

Considérant l'article B27 : " adopter des démarches d'utilisation raisonnées des produits phytosanitaires en zone non agricole "

Le protocole de suivi de qualité des eaux souterraines quelle que soit la période saisonnière sollicitée par RFF doit être soumis aux conditions suivantes

- ▶ Le bassin de la Midouze est inscrit en zone vulnérable pour insuffisance du pouvoir de dilution des polluants.
- ▶ Le bassin hydrographique de la Midouze présente un déficit de 10.9 Millions de m³ d'eau pour satisfaire le débit biologique de crise de ses cours d'eau
- ▶ A ce déficit estimé en 2008
 - S'ajoute le déficit généré par la construction autoroutière A65.
 - S'ajoutera le déficit généré par l'implantation de la LGV sur des remblais (ruissellement et vide aquifère rappel).
- ▶ Ces effets cumulatifs de déficits seront aggravés par le changement des conditions climatiques.

Or, ces déficits créent et créeront un débit inférieur au débit biologique de crise (DBC); ce DBC indique la limite sous laquelle la vie de la flore et de la faune aquatiques est difficile à survivre par défaut du pouvoir de dilution des pollutions des eaux des cours d'eau, ainsi cet état hydrique porte atteinte à la vie de Natura 2000 et ceci est inacceptable

Par ces faits, le tracé de ligne LGV de la section Landes nord doit être rejeté sur la ligne existante respectueuse de Natura 2000.

considérant B38 « Justifier techniquement et économiquement les projets d'aménagement susceptibles d'avoir une significative sur l'intégrité et le fonctionnement des zones humides ou des milieux aquatiques en bon et très bon état, et des mesures compensatoires à une échelle cohérente. »

Sous couvert « du programme du GPSO faisant partie des priorités retenues en matière d'infrastructure au niveau national et du « réseau central » du Réseau Transeuropéen de Transport », RFF évoque les orientations dans le cadre de l'aménagement du territoire (analysé au paragraphe 123 du rapport), mais il délaisse « l'incidence significative sur l'intégrité et le fonctionnement des zones humides ou des milieux aquatiques en bon ou très bon état. » telle la zone humifère impactée par ce tracé de la section Landes Nord (PJ N°13a et 13b) , cette zone supporte des micro lagunes (les dimensions ont été divisées par 10 en 50 années telle la lagune de Persillon à Cachen 40) et de zones humides, en particulier la partie nord avec la nappe affleurante empiétant les communes de Bouriot-Bergonce, Retjons et Arue (PJ N°13b)) tout en prenant en considération les commentaires inscrits à l'article C5 et le déficit trentenaires de 9 M.m³ (PJ N°14a) en conséquence

Les mesures compensatoires existent, elles reposent sur le rejet à la ligne franco-européenne Bordeaux Morcenx et Dax, à laquelle s'accroche la ligne MONT DE MARSAN – MORCENX. Sur le support classé 160 km/h

Considérant C4 « *Optimiser la gestion des prélèvements pour tous les usages et E13 généraliser l'utilisation rationnelle et économe de l'eau et quantifier les économies d'eau.* »

Compte tenu de la fiche Bilan-Besoins des ressources en eau du bassin de la Midouze estimé en 2008 (PJ N°17) auquel il faut ajouter les pertes en eau depuis la construction autoroutière impactant le sous bassin de la Douze, et, les limites du basculement **sous le débit biologique de crises des cours d'eau forestier.**

Compte tenu de la protection des forêts galeries inscrites à **NATURA 2000 en situation critique de survie,**

Compte tenu que le bassin de la Midouze est **inscrit en zone vulnérable,**

Compte tenu que le cours d'eau de la Douze **coule dans la nappe aquitanienne,**

Tout prélèvement abaisse le débit du cours d'eau sous le débit biologique de crise, acte inacceptable pour la protection de Natura 2000.

Dès lors, par mesures de précaution, tous prélèvements d'eau sont interdits y compris pour RFF dans le cadre du GPSO, ainsi la ligne LGV doit être rejetée sur la ligne existante franco-européenne

Considérant C5 : " *réduire les impacts des activités humaines sur la qualité des eaux notamment dans les zones d'affleurement des nappes profondes*".

Le remblai serait la solution convenable pour traverser cette zone humifère par rapport au déblai qui draine, assainit et assèche sur plus de 100 mètres de part et d'autre du déblai. Mais prétendre que le remblai garantisse la transparence hydraulique (écrire plutôt hydrique), soit la continuité des écoulements des eaux des nappes sans obstacle, et, écologique des cours d'eau est une erreur d'appréciation. Les remblais génèrent du vide aquifère trentenaire étalé dans le temps et simultanément ils dévient la direction des écoulements de la nappe aquifère vers les profondeurs, dans le cas présent en final sous 8 mètres de profondeur avec pour conséquence la déstabilisation hydrique et affaiblissement de fait du débit du cours d'eau sous **le débit biologique de crise**, voir l'assèchement des sources par insuffisance d'arrivée d'eau

Par ces faits, le tracé de ligne LGV de la section Landes nord doit être rejeté sur la ligne existante respectueuse de Natura 2000.

L'analyse des articles B 27, B 38, C4, C 5, suffisent pour rejeter cette section de LGV Landes-Nord au profit de la ligne franco - européenne Bordeaux – Morcenx – Dax. En effet les articles suivants s'appuient sur les causes

exposées ci-dessus tout en prenant pour référence les débits de cours d'eau inférieurs au débit biologique de crise

Quant au

Considérant E 28 « *Étudier les impacts cumulés des projets* »

Le tableau de la fiche « *la preuve de l'utopie* » (PJN°14) donne le désastre quantitatif hydrique jumelé soit plus de 3 Mm³ pour les 10 km au-dessus de la nappe d'affleurement compte tenu de la rupture de la nappe lors de la construction autoroutière de la A65

Une fois de plus, le rejet s'impose au profit de la ligne existante franco européenne.

.

2° Recommandation

En page 29 : « *Sans attendre le dossier "loi sur l'eau", l'Ae recommande de mieux apprécier l'ordre de grandeur des zones humides susceptibles d'être affectées, en prenant en compte tous les impacts du projet de lignes nouvelles, et notamment des remblais, sur le ruissellement superficiel ou sur le niveau, l'écoulement et la qualité des eaux de la nappe superficielle* »

L'effet cumulatif des deux recommandations « **sans attendre le dossier « loi sur l'eau »....et... sans nécessairement entrer dans le détail que devra assumer le dossier « loi sur le l'eau...** » sollicite la substitution de la première étude d'impact du projet au regard de « la loi sur l'eau » non produite **par le groupement des points forts des différentes études existantes**. Ce regroupement de points forts doit être pris en considération pour cette enquête publique.

La PJ N°13 a (b) indique l'emplacement du tracé de la ligne LGV de 55 km sur ce bassin de la Midouze en zone humifère. Cette zone humifère génère les îlots de zones humides, des lagunes, elle alimente les cours d'eau pendant la période d'étiage ; et pendant l'intersaison comprise entre de la période pluviale et de la période d'étiage.

Cette zone humifère protège la première nappe aquifère de surface. La PJ N°13a (a) représente la coupe d'un des deux versants de l'Estrigon, au-delà sur le plateau s'étend la zone humifère d'épaisseur de 0,4 à 0 8 mètre; cette coupe donne sensiblement un aperçu des autres versants ; ce schéma a été amélioré en introduisant les effets des travaux possibles en s'appuyant sur les constats autoroutiers. Soit pour :

le cas 3, l'assèchement de la zone humide lors de l'installation du passage du gros gibier à Bourriot-Bergonce,

le cas 2, le rabattement du niveau de la nappe aquifère ayant pour conséquence l'assèchement du Vallon du Cros (protégé par un arrêté de biotope) en fin de la période d'étiage – rive droite de la Douze, (constat par huissier de justice),

le cas 1 : la rupture de la nappe plio-quadernaire (versant gauche du pont autoroutier de Roquefort) provoquant l'assèchement des 3 puits landais en aval de l'autoroute (constat par huissier de justice). Une dizaine de jours avant l'inauguration, le collecteur d'eau débite au pied du pont 1m³ toutes les 10 secondes du courant de nappe amont (estimation du débit par le rédacteur accompagné de la propriétaire concerné par le terrain impacté).

Aujourd'hui, la traversée du secteur de Roquefort en déblais par la ligne LGV est très inquiétante. Lors de la construction de la rocade de contournement de l'agglomération en déblais, les travaux provoquent l'abaissement de la nappe accompagné de l'assèchement des puits. Le phénomène se renouvelle avec la construction autoroutière A 65. Cette fois, en présence du cas 2 ci-dessus, avec ces travaux en déblais pour le passage de la LGV, il faut prévoir la disparition toute ou partie de la nappe affleurante, suivie de l'allongement de la période de l'assèchement du cours d'eau du vallon du Cros, soit le changement radical des conditions de vie des souterrains de quiétude des différentes sortes de chauves-souris. Ces zones sont protégées par l'arrêté préfectoral de biotope (rappel), sans oublier la propagation des vibrations terrestres, la propagation sonore du bruit ,et enfin, non négligeable, les tourbillons de poussières chassant leur nourriture au passage des trains

L'exécution du projet génèrera sur cette zone humifère dans le long terme un manque d'eau de 5,3 Mm³ /an en permanence (vide aquifère) auquel il faut ajouter 3,4 Mm³ par défaut de l'infiltration par ce passage de la LGV en remblais (rappel)

Le déficit en eau abaisse le débit des cours d'eau sous le dédit biologique de crise, débit inacceptable pour la protection de Natura 2000

Par ces faits, le tracé de ligne LGV de la section Landes nord doit être rejeté sur la ligne existante franco-européenne Bordeaux-Morcenx-Dax respectueuse de Natura 2000 pour le département des Landes.

CONCLUSION GENERALE

Selon sa conviction pour ou contre le GPSO, ce projet est soumis:

1°-- à l'application de l'article 18 - revu et adapté au changement des conditions climatiques et à la réduction de la consommation des énergies – de la loi 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire concernant le schéma directeur national ferroviaire, cette révision et cette adaptation permettent d'élaborer le schéma du maillage hiérarchique des voies de communications ferroviaires qui rejette ce projet pour les motifs suivants: les liaisons de 1°rang n'ont pas à desservir les villes de 3°et 4° rang, à moins que les villes de 3°rang soient des villes intermédiaires , tel n'est pas le cas pour Toulouse

2° -- à l'application de la loi sur l'eau et du SDAGE synthétisée dans la PJN°12 relative à la réglementation des conditions d'autorisation concernant le rejet des eaux pluviales dans les eaux douces et, plus particulièrement l'imperméabilisation des sols due aux remblais sur le bassin hydrographique de la Midouze déficitaire, dès lors ce projet apportera manifestement étalé dans le temps un déficit supplémentaire de 9 Millions de mètres cube aux 10,9 Mm3 d'eau pour satisfaire le débit biologique de crise des cours d'eau, et par ce fait, le projet porte atteinte à Natura 2000 , le rejet du projet s'impose de par la loi en faveur de la ligne franco-européenne Bordeaux-Morcenx-Dax déjà existante

Les Associations de Protection de la Nature et de l'Environnement de la Commission Locale de l'Eau du bassin de la Midouze rejettent ce projet compte tenu qu'il génère le déficit de 9 Millions de m3 d'eau au minimum sur ce bassin déficitaire de 10,9 Millions de m3 sans compter celui de la construction de A65 ; De plus l'effet cumulatif des observations révèle que le projet du tracé de la section Landes-nord ne sera ni viable, ni vivable, ni équitable donc ne remplit pas les conditions du développement durable, par ces faits les associations réitèrent le rejet de ce projet

Canenx-et-Réaut le 5 décembre 2014

René Clavé

NB Ce rapport a été relu par Didier PAQUET, officier supérieur de l'Armée de l'Air retraité, président du CIVAM Bio des Landes, membre de la CLE Midouze.