



**Fédération S.E.P.A.N.S.O. LANDES**  
Société pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest (Landes)  
1581 route de Cazordite, 40300 CAGNOTTE

*De la Nature et des Hommes*



www.sepanso40.fr

**Avis défavorable au projet**  
**Sur la base des observations suivantes**

**Deuxième série d'observations relatives au Grand Projet  
Ferroviaire du Sud-Ouest  
Réalisation par Réseau Ferré de France  
Enquête publique du 14 octobre au 8 décembre 2014**

\*\*\*\*\*

**Remarques sur l'étude d'impact GPSO  
Thématique : écologie**

**Les observations et questions concernent l'ensemble du projet,  
mais plus particulièrement le tracé Bordeaux-Dax**

**Envoi par e-mail dans toutes les mairies landaises le 7 décembre 2014**

**Nous sommes résolument opposés au projet présenté dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV - GPSO) de Réseau Ferré de France (RFF)**

Nota Bene : La Fédération SEPANSO 40 dont l'agrément a été renouvelé par le préfet des Landes le 19 février 2013 est résolument favorable aux transports en commun. Nous souhaitons donc que les investissements de RFF soient consacrés à la modernisation des voies existantes qui profitent au plus grand nombre.

**L'enquête publique intervient plus de 5 ans après le débat public Bordeaux-Toulouse (2005) et Bordeaux-Espagne (2006). Les débats publics ont clairement mise en évidence que les projets de RFF n'étaient pas opportuns puisqu'ils ne répondaient pas aux besoins du public qui revendiquait la préservation de ses territoires et qui réclamait de meilleurs services de transport en modernisant voies, signalisations, matériels...**

**Nous avons participé aux premières réunions dans l'espoir que RFF reverrait son projet, ou tout au moins qu'il améliorerait celui-ci. Nous avons été très déçus, tellement déçus même, que écoeurés nous avons décidé de ne plus participer aux réunions abusivement qualifiées de « concertation » (« Mode d'administration ou de gouvernement dans lequel les administrés, les citoyens, les salariés, etc., sont consultés, et les décisions élaborées en commun avec ceux qui auront à les appliquer ou à en supporter les conséquences » (Gilb. 1971)). Lorsqu'on regarde la carte des zones sensibles d'Aquitaine (DREAL) et la carte du tracé, on est confondu : RFF a manifestement choisi de construire ses voies pour la ligne à grande vitesse en passant par presque tous les secteurs où la biodiversité est la plus riche !**

C'est d'ailleurs ce qui ressort des études faune-flore produites. Les inventaires ne semblent pas sujets à caution et nous pouvons estimer que les Bureaux d'Etude ont accompli leurs missions consciencieusement.

Nous notons toutefois une prise en compte insuffisante du hérisson d'Europe, de l'écureuil roux...

Nous soulignons surtout que la tempête Klaus a induit des changements importants, en particulier une remontée des nappes phréatiques et une renaissance de diverses zones humides. On aurait pu espérer que RFF prenne la peine de faire actualiser les études faunistiques et floristiques. Faute d'avoir fait le nécessaire RFF risque fort d'être confronté à des opposants ayant en main des preuves de la présence d'espèces remarquables à protéger sur son tracé. Nous regrettons que RFF n'ait pas daigné la SEPANSO Landes lors des réunions de concertation.

Nous regrettons que le dossier présenté soit celui qui devait être présenté à l'origine. Du coup nous trouvons des tas de données sur la zone comprise entre Dax et le Pays Basque !!! Nous prions la Commission d'Enquête de bien indiquer à RFF que toutes ces données sont HORS SUJET !

Par contre la Fédération SEPANSO landes aurait été intéressée par une étude spécifique sur l'approvisionnement des chantiers en matériaux. Lors des réunions qualifiées de « concertation », les représentants des associations avaient posé une série de questions à ce sujet. L'équipe de Monsieur Maudet, chef de projet, avait répondu qu'une bonne part des matériaux viendrait du piémont pyrénéen puisqu'il faudrait y creuser des tunnels ... Le problème que nous tenons à souligner avec cette remarque fondamentale, c'est que l'étude est incomplète. Toute la partie de l'impact des besoins de matériaux extraits en carrière est passée sous silence !!! Monsieur Maudet, puis son successeur, avec leurs équipes auraient eu intérêt à intégrer les exigences de la Convention d'Aarhus et de la Charte de l'Environnement, désormais intégrée à la Constitution.

Nous notons que l'étude concernant l'impact sur le site Natura 2000 de la Midouze et de ses affluents est considérée comme « non significative ». Cette conclusion n'est pas basée sur une démonstration. En ce qui concerne le vallon du Cros (grande victoire de la SEPANSO Landes qui a obtenu le classement ZNIEFF) nous sommes certains que la LGV portera gravement atteinte

La Fédération SEPANSO 40 souligne toutefois d'emblée que la première composante du triptyque EVITER-REDUIRE-COMPENSER semble avoir été ignorée. Il n'est question que de réduction, d'atténuation et de compensation.

Malheureusement pour RFF, nous avons l'expérience de la réalisation de la A 65. Et il y a des cas où il n'est pas possible de compenser ! Ainsi lorsqu'il faut passer en déblais, on assiste au sacrifice d'une ressource en eau : nappe phréatique asséchée. C'est à ce triste spectacle que nous avons assisté impuissants dans le secteur de Roquefort (un million de m<sup>3</sup> sacrifiés), avec son cortège de puits asséchés. Est-ce que toutes les nappes phréatiques ont été bien évaluées ? Est-ce que tous les puits susceptibles d'être affectés ont été bien recensés ? Nous pensons hélas que la réponse est NON !

Mais il y a eu aussi des impacts négatifs sur les cours d'eau et sur les zones humides, véritables « puits de biodiversité » comme cela a pu être mis en évidence par les associations à Bostens par exemple.

RFF répondra que les leçons de la A 65 ont été tirées. Malheureusement pour RFF la Fédération SEPANSO 40 appartient à des réseaux qui ont constaté maints dégâts non prévus sur la ligne Tours-Bordeaux. Pourtant RFF avait fait moult promesses, mais si les promesses rendent les fous joyeux, nos amis, eux, victimes des dégâts « collatéraux » sont

particulièrement tristes ! Nous avons toute une collection d'articles de presse qui ne reflète certainement qu'une partie des problèmes. La Commission d'enquête doit apprécier le fait que RFF prévoyait en 2010 une consommation de 3400 hectares, mais qu'en 2012 RFF reconnaissait que 5309 hectares seraient nécessaires pour la réalisation de son projet. Comment pouvons-nous croire RFF aujourd'hui ? Comment faire confiance aux décideurs quand on sait comment ont été prises les mesures pour faciliter les travaux de RFF ?

Si la présentation du dossier vise à séduire le lecteur, elle évite consciencieusement d'exprimer les raisons qui justifient le projet :

- Pourquoi la LGV ?
- Pourquoi ce tracé qui impacte les têtes des bassins versants qui sont les milieux les plus riches ?
- Pourquoi bafouer l'engagement de la France de ne pas porter atteinte à la biodiversité de ses territoires ? (cf Conférence de Nagoya et discours de nos responsables politiques)

La Fédération SEPANSO 40 regrette que le dossier, qui suppose la destruction d'espèces protégée, n'ait pas fait l'objet d'une présentation au Conseil National de Protection de la Nature, et d'un avis des membres du Conseil Scientifique Régional de Protection de la Nature. En l'absence de ces avis autorisés, les personnes intéressées doivent se contenter de l'Avis de l'Autorité Environnementale, alors que chacun sait que les moyens humains font particulièrement défaut à la DREAL Aquitaine.

Le problème majeur que pose une nouvelle infrastructure linéaire, c'est l'effet de coupure. A l'inverse de l'effet de lisière qui permet de dynamiser diverses variétés faunistiques et floristique, une ligne de chemin de fer est une bande quasiment stérilisée sur une grande largeur ; en effet le risque incendie se trouve accru le long d'une ligne électrifiée et n'importe quel Landais sait que les départs de feu le long de la voie Bordeaux-Dax peuvent avoir des conséquences plus graves pour l'environnement que l'immobilisation des trains.

Cette nouvelle saignée dans le territoire s'ajoute à celle de la A 65. Il semble étonnant qu'il n'y ait pas une véritable analyse des effets cumulés.

L'effet de coupure ne peut pas être véritablement compensé pour certaines espèces ; lorsqu'il s'agit d'animaux qui ont des petits territoires, il faudrait des passages de faune tous les 200 ou 300 mètres !

Qui pourrait accepter de sacrifier 16 hectares pour chaque kilomètre de LGV à construire ? Et encore il faut savoir que lorsque les travaux commencent RFF s'aperçoit qu'il doit s'approprier de nouveaux terrains pour la bonne conduite de ceux-ci !

La gestion des voies ferrées se fait le plus souvent avec un train désherbeur qui utilise des produits chimiques susceptibles d'impacter l'environnement superficiel et les nappes phréatiques. Une nouvelle fois la SEPANSO déplore les informations floues relatives à cette problématique. Nous avons qu'il n'y a pas de produit chimique miracle et que la communication de Monsanto relative au Round up a fait long feu ; longtemps utilisé par les agriculteurs landais pour éviter le recours au labour profond, nous voyons les nappes polluées par le glyphosate et l'AMPA (produit de dégradation du glyphosate). Tous les désherbants se retrouvent dans les nappes, et à terme se retrouveront dans les eaux utilisées pour alimenter les foyers en eau potable.

Un autre problème, moindre mais toutefois important, c'est le risque de collision pour diverses espèces, en particulier les insectes et les chauves souris. Or ne choisissant ce tracé qui impacte les têtes de bassin versant, RFF sacrifie délibérément toutes les espèces qui circulent à la hauteur des motrices. Et il n'y a pas de compensation réelle à ces décès

multiples et nombreux. La France ne peut pas continuer à mutiler ses territoires, surtout si elle veut continuer à être la première destination touristique mondiale. Les espaces naturels se raréfient, or avec les problèmes de crise économique et des risques de terrorisme les destinations vers les espaces naturels sont de plus en plus recherchées. Le soutien de certains élus pour ce projet de LGV semble d'autant plus étonnant qu'ils font la promotion de territoires naturels préservés, lesquels seraient sinistrés par la réalisation d'une LGV ; la contradiction semble flagrante !

Le risque de déséquilibre écologique n'a pas été évalué correctement : la diminution de certaines populations d'oiseaux et de chauves-souris peut s'avérer problématique si l'on assiste, par exemple, au développement de certaines populations de moustiques (moustique tigre ...) vecteurs de maladies (Nile, dengue ...). Cette observation nous amène à constater que l'étude santé est manifestement insuffisante, surtout que les nappes d'eaux stagnantes sont plus importantes depuis la tempête Klaus. Apparemment l'équilibre écologique tarde à se rétablir et nous en voulons pour preuve les diverses observations de nuées de moustiques ici ou là sur le tracé projeté. RFF semble ignorer ce qu'est un moustique puisque ce mot n'apparaît pas, sauf erreur de notre part, dans le dossier présenté à l'enquête.

En ce qui concerne les chauves-souris, RFF mentionne du plan national d'actions national en faveur des chiroptères. Il est nécessaire de mettre à jour le dossier GPSO afin qu'il soit en conformité avec le site <http://www.plan-actions-chiropteres.fr/Fiche-action-No2-a-5>, le plan d'action ne comporte plus 9 points, à ce jour il en compte 26. C'est à ces lacunes que l'on peut juger le projet de RFF !!! Malheureusement dans le temps imparti pour la présente enquête nous n'aurons pas eu le temps de faire une lecture critique minutieuse, mais celle-ci sera faite ultérieurement si RFF persiste à vouloir utiliser ce tracé.

Les propositions de compensations semblent révélatrices d'une insuffisance criante à appréhender ce que représentent réellement ces territoires pour les personnes concernées. Impossible de ne pas penser qu'une bande de technocrates citadins cherche à imposer un projet qui va profiter à une minorité.

Nota Bene : la Fédération SEPANSO Landes tient à souligner que les mesures compensatoires sont souvent des mesures qui concernent des secteurs déjà remarquables. Ainsi le Conseil Général des Landes a-t-il cherché à passer un contrat pour des terrains appartenant à une personne qui s'était opposée à la réalisation de la rocade est de Dax à titre de compensation !

Subsidiairement, la Fédération SEPANSO tient à faire observer que le projet va léser directement divers propriétaires, divers utilisateurs (chasseurs, naturalistes ...) et indirectement des commerçants.

## **Conclusion :**

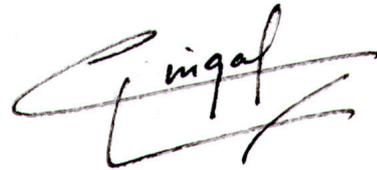
**La Fédération SEPANSO Landes dénonce le projet de LGV porté par RFF car ce projet résulte d'une vision étroite, voire étriquée, du mode de transport ferroviaire (voir notre contribution : analyse socio-économique du projet LGV)**

**Une analyse globale aurait permis de confronter ce projet au autres projets portés par les territoires ; on aurait ainsi pu identifier et prendre en compte les conditions sine qua non pour proposer un projet acceptable.**

**Pour qu'un projet soit viable et acceptable, il faut respecter les divers intérêts économiques, sociaux et écologiques. Nous ne sommes pas en présence d'un tel projet que nous contestons aujourd'hui et contesterons encore demain si besoin est.**

**La Fédération SEPANSO Landes est d'autant plus à l'aise qu'elle avait mis solennellement en garde le chef de projet et son équipe sur les multiples contraintes qui rendraient ce projet inacceptable puisqu'il est impossible avec ce tracé de l'inscrire dans un cadre de développement durable.**

**C'est pourquoi la Fédération SEPANSO 40 émet un avis défavorable en rappelant qu'il existe des solutions alternatives (modernisation du réseau ferroviaire existant, choix d'autres matériels roulants ...) pour résoudre les problèmes exposés par RFF**



---

Georges CINGAL  
Président Fédération SEPANSO Landes  
Vice-Président Fédération SEPANSO Aquitaine  
Administrateur France Nature Environnement  
Membre du Comité Economique et Social Européen  
00 33 (0)5 58 73 14 53  
[georges.cingal@wanadoo.fr](mailto:georges.cingal@wanadoo.fr)

P.J. 1. « *LGV, une imposture environnementale* », Sud-Ouest, le 25 juillet 2013 (page suivante)

Ce qui a été écrit pour Bordeaux-Toulouse peut être dupliqué pour Bordeaux-Dax

---

## « LGV, une imposture environnementale »

Au-delà de la prise en considération de l'effet d'éviction des projets de lignes à grande vitesse, qui ne peuvent être conduits qu'au détriment d'investissements plus utiles, la Sepanso dénonce depuis des années l'imposture écologique qui a consisté à vouloir travestir les chantiers de LGV, que chacun sait grands destructeurs de milieux naturels, terres agricoles et forêts, en véritables bienfaits pour l'environnement.

L'expérience des dommages produits par la construction de la ligne Bordeaux-Tours, qui consomme une moyenne de 16 hectares par kilomètre de ligne, devrait éclairer même les plus incrédules. Quand on sait qu'il faudrait sacrifier des milliers d'hectares pour créer, de Bordeaux vers Hendaye et vers Toulouse, ces lignes qui fragmenteraient les grands espaces aquitains de façon irréversible en balafrant tout sur leur passage, tout en dégageant des millions de tonnes de CO<sub>2</sub>, il y a un paradoxe évident à vouloir présenter le projet GPSO comme un parangon de vertu environnementale au motif que le TGV serait moins émetteur de gaz à effet de serre pour sa traction que la voiture ou l'avion.

C'est d'ailleurs oublier un peu rapidement que la vitesse n'est pas neutre : comme tout mobile confronté à des frottements, le train a une consommation énergétique proportionnelle au carré de sa vitesse. Pour une même distance, un TGV qu'on fait rouler à 320 km/h consomme 4 fois plus d'électricité que ce même train roulant à 160 et, puisqu'il faut lui fournir cette énergie en deux fois moins de temps, sa traction demande une puissance instantanée d'alimentation 8 fois plus forte.

Ceci explique le besoin de nouvelles lignes à haute tension ou carrément de centrales thermiques qui seraient associées aux LGV.

Mais, même si l'on veut faire abstraction du gaspillage énergétique au motif que le TGV reste toujours meilleur que l'avion, il faudrait, pour être bénéfique au climat, que ce train à grande vitesse sur voies nouvelles concurrence, plus que les autres trains sur voies rénovées, les modes de transport les plus émetteurs de gaz à effet de serre et ne se contente pas d'inciter les usagers à davantage de mobilité. Or les voyageurs captés par les LGV proviennent d'abord des trains « grandes lignes » du réseau classique, ce qui n'apporte donc rien en termes de report modal.

Pour concurrencer la route, les TGV sur LGV font moins bien que des TER ou des Corail bien cadencés. Bien au contraire, avec les lignes construites ex nihilo, la part du routier augmenterait en raison de la position excentrée des gares nouvelles et des détours imposés quotidiennement aux riverains. Au mieux, prise comme un maillon de trajets plus longs, une LGV pourrait-elle inciter des voyageurs à abandonner l'avion, mais encore faudrait-il que le prix du billet n'augmente pas de façon trop importante en raison du coût des infrastructures. C'est loin d'être garanti... Et, même dans ce cas, les colossaux dommages environnementaux de la construction des lignes seraient impossibles à amortir car les bénéfices en termes d'économie de CO<sub>2</sub> seraient trop faibles.

Nuisibles aux finances publiques, les LGV sont décidément tout sauf une bonne idée pour l'environnement. Le projet Bordeaux-Toulouse ne fait pas exception. Son abandon définitif reste nécessaire et serait une victoire du bon sens.