



Bassin d'Arcachon Ecologie

4 Allée des Mimosas
33120 ARCACHON
Tél.: 05 56 54 51 02

www.bassindarcachonecologie.org
arcachon.ecologie@free.fr

Association agréée
au titre de l'article L.141.1
du Code de l'Environnement
n° Siret 481 012 797 00017

Monsieur le Président de la Commission d'enquête « GPSO Lignes nouvelles »
Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Gironde
Service des Procédures Environnementales
Rue Jules Ferry - Cité administrative - BP 90
33090 BORDEAUX CEDEX

Objet : Enquête publique sur les projets « GPSO Lignes nouvelles » : lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax, aménagements au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse

Le 29 novembre 2014

Monsieur le Président de la Commission d'enquête,

Nous vous prions de bien vouloir trouver ci-après les observations de Bassin d'Arcachon Ecologie relatives au projet cité en objet, constitué par les trois lignes ferroviaires à grande vitesse projetées.

PROPOS LIMINAIRE

Créée en 1989, Bassin d'Arcachon Ecologie est une association agréée en Gironde au titre de l'article L.141-1 du Code de l'Environnement, déclarée d'intérêt général.

L'association œuvre à conserver, restaurer les écosystèmes et habitats naturels, à sauvegarder la biodiversité, à protéger l'eau, l'air, les sols, les paysages et le cadre de vie, à lutter contre les pollutions et nuisances.

Bassin d'Arcachon Ecologie a, en décembre 2006, apporté une contribution écrite au débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne.

24 communes de Gironde étant concernées par le projet GPSO, notre association a tout lieu d'exprimer son avis.

THÉMATIQUES	OBSERVATIONS
MODALITÉS DE L'ENQUÊTE	<ul style="list-style-type: none">▪ TROIS ENQUÊTES POUR UN SEUL PROJET <p>Du 14 octobre au 8 décembre 2014, ce sont trois enquêtes publiques sur les projets de lignes ferroviaires à grande vitesse nouvelles (LGV GPSO) qui se déroulent en même temps.</p> <p>Cette dislocation en trois sous-dossiers pose question : pourquoi avoir dissocié le dossier en trois enquêtes qui compliquent l'appréciation du public et augmentent le temps de lecture et de travail, alors que l'immense majorité des éléments sont conjoints, que le tracé a un tronc commun, que l'étude d'impact est unique et que chaque projet est conditionné par les deux autres ?</p> <p><u>Une enquête publique unique aurait été préférable. C'est pourquoi nous émettons par la présente contribution un avis général sur l'ensemble du projet GPSO.</u></p> <ul style="list-style-type: none">▪ Sur la forme, il est appréciable de pouvoir consulter le dossier sur internet. Cependant, nous remarquons l'impossibilité de copier-coller, par sélection de texte ou par capture d'image, des éléments du dossier à partir des documents PDF « sécurisés » fournis, ce qui complique à l'extrême le travail rédactionnel des commentateurs examinant les quelques 10 000 pages de dossier. <p><u>Ce procédé, inédit pour les dossiers d'enquêtes publiques disponibles sur internet, est très handicapant et particulièrement déplaisant.</u></p>
CONTENU DU DOSSIER	<ul style="list-style-type: none">▪ ALTERNATIVES ? <p>Le dossier, outre que sa fragmentation le rend extrêmement difficile à appréhender, ne contient aucune alternative ambitieuse au projet GPSO. <u>Ce dernier apparaît donc, fallacieusement, comme la seule possibilité existante.</u></p> <p>L'autorité environnementale demande par exemple pourquoi la solution de substitution consistant à aménager sur place la ligne Bordeaux-Toulouse existante -solution citée par le rapport « Mobilité 21 » comme de moindre impact environnemental- n'a pas été retenue.</p> <p>Aucun élément concret ne vient expliquer ce point.</p>

**JUSTIFICATION
DU PROJET**

▪ **PERTINENCE ET UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET**

L'utilité publique du projet est l'objet des enquêtes publiques en cours ; elle doit être démontrée afin d' « assurer la maîtrise foncière », c'est-à-dire de permettre les expropriations nécessaires à la réalisation du projet.

Or, cette utilité publique doit objectivement reposer sur l'intérêt du plus grand nombre, tant en terme d'usage que de rapport entre service à la collectivité/coûts et de « développement durable ».

De plus, le guide *La compensation écologique, état des lieux & recommandations* de l'UICN¹, déterminant la mise en œuvre du principe de compensation écologique détermine une « Etape 0 : Evaluation de la pertinence du projet » et « Démonstration de l'utilité publique du projet. ».

Bien que cet aspect primordial ait été maintes fois critiqué par des élus et le public lors de la concertation, force est de constater que le dossier ne remet jamais en cause la pertinence et la rationalité du projet, celles-ci étant sans doute jugées incontournables, ce dont nous doutons fortement.

Enfin, l'utilité publique de ces LGV nouvelles est loin d'être établie et les enjeux et indicateurs environnementaux, sociaux et économiques dont l'équilibre fonde le développement durable ne sont pas satisfaits.

Les inconvénients et les coûts du projet GPSO sont incommensurablement plus importants que ses avantages.

▪ **LA PRESSION DE CERTAINS ÉLUS**

Le GPSO rassemble les projets de LGV auxquels les populations et un grand nombre d'élus, les associations et coordinations associatives ont massivement manifesté leur opposition dès les débats publics de 2005 et 2006 dans les trois départements concernés, ainsi qu'en Pays Basque où un refus ferme et définitif est exprimé de la part des élus et des populations depuis les années 1990, puisque ce territoire serait directement concerné par la poursuite ultérieure du projet vers Hendaye et l'Espagne.

A l'encontre de cette opposition massive, la pression sur l'État d'une minorité de collectivités des mégapoles et de lobbies débouche sur la poursuite de projets en réalité non financés –et non finançables.

▪ **CONCURRENCE AU TRANSPORT AÉRIEN**

Les LGV sont supposées concurrencer le transport aérien et réduire les pollutions qu'il induit.

En réalité, les créations de LGV entraînent une augmentation des prix de déplacements ferroviaires qui encouragent de très nombreux voyageurs à renoncer au train pour lui préférer les modes de transports moins chers mais plus polluants que sont l'automobile et l'avion.

A ce sujet, le rapport de la Cour des comptes remarque qu'au lieu de faire du train un concurrent de l'avion crédible en terme de rapport «temps de trajet-prix», les LGV sont en réalité réées pour tenter de dynamiser les territoires, desservant ainsi 230 gares en France : un record européen.

▪ **TEMPS DE TRANSPORT**

Certaines personnes favorables au projet avancent que celui-ci permettrait de reporter 15 % de personnes vers le train, grâce au gain de temps.

Or, ceux-ci sont toujours minimes. Par exemple :

- Entre Paris et Bordeaux (302 kilomètres) le gain de temps ne sera que de 55 mn ;
- Entre Bordeaux et Toulouse, il serait de 55 mn environ, au mieux ;
- Entre Bayonne et Astigarraga (Espagne) 30 mn au mieux ;
- Entre Dax et Hendaye, 11 mn...

Ces « gains » négligeables, acquis au prix d'incommensurables dommages environnementaux, sociaux et de plusieurs milliards d'euros, ne profiteraient qu'à une minorité de voyageurs qui auraient tôt fait de reperdre ces quelques minutes dans la fin de leur déplacement en taxi, en bus, à pied...

La course à la vitesse n'est pourtant pas la seule option : l'Allemagne vient de commander 200 rames d'un nouveau train circulant à 249 km/h de vitesse maximale et souhaite limiter la vitesse sur son réseau à 250 km/h.²

¹ http://www.uicn.fr/IMG/pdf/Etude_Compensation_UICN_France.pdf

² <http://enterronslalgv.unblog.fr/>

**JUSTIFICATION
DU PROJET
(suite 1)**

▪ **DISTANCES DE TRAJET**

Par rapport aux trajets ferroviaires actuels :

- Bordeaux-Dax 148 km. Le trajet LGV serait de 178 km (+ 30 km) ;
- Bordeaux-Irun 237 km. Le trajet LGV ferait 264 km (+ 27 km) ;
- Paris-Toulouse 713 km (via Limoges), 827 km (via Bordeaux) (+ 114 km).

Pour les mêmes liaisons, les tracés du projet GPSO rallongent systématiquement les distances ferroviaires par rapport aux lignes existantes, et par rapport aux distances routières.

Fait aggravant : les tracés retenus font un détour qui les fait traverser et dégrader des sites Natura 2000, Parc Naturel Régional et autres espaces naturels jusqu'ici indemnes.

▪ **EMPLOI**

8 000 emplois directs, autant d'emplois indirects et 2 000 emplois induits seraient, selon certains soutiens de GPSO, créés autour des nouvelles LGV du projet.

Outre que ces chiffres, comme ceux avancés dans de tels dossiers, apparaissent extrêmement improbables et surévalués, il est clair que ces emplois ne profiteraient ni aux entreprises locales ni à l'artisanat de ces territoires.

En effet, de tels chantiers n'entraînent localement, au mieux, que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant pourvus par les équipes des grands groupes du BTP.

▪ **DÉSENCLAVEMENT, ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE**

Le prétexte du « désenclavement » est fréquemment avancé.

C'est à croire que Toulouse et Dax seraient actuellement desservis par des mulets sur des chemins vicinaux et seraient assurées de périlcliter hors l'intervention salvatrice des LGV.

En réalité, aussi bien Dax que Toulouse et les villes étapes sont desservies par des lignes ferroviaires classiques où, d'ailleurs, circulent déjà des TGV.

Et l'argument du désenclavement est d'autant plus fallacieux que les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs, pour lesquels existent déjà des solutions de déplacement, ferroviaires et autres : autoroute A65, autoroute A63, avion, bus haut niveau de service, covoiturage, etc. qui concurrencent le chemin de fer.

Ajoutons à cela la non-rentabilité des TGV et le fait qu'ils dévitalisent les territoires intermédiaires.

D'autre part, l'analyse socio-économique ne prend pas en compte les pertes de valeur du foncier dans les zones impactées, ni les conséquences économiques résultant des atteintes aux espaces agroforestiers et aux ressources naturelles, ni les services écosystémiques que le projet altérerait.

Ces LGV nouvelles sont, de nos jours, encore moins justifiées qu'elles ne l'étaient hier.

À l'encontre d'une course systématique à la vitesse, à l'éloignement, la rénovation et le « recyclage » de voies ferrées existantes, la relocalisation des activités, de la consommation, de l'habitat sont des solutions plus durables et soutenables.

▪ **FRET**

Le rôle du projet GPSO dans la densification du fret est avancé.

Pourtant jusqu'ici, divers exemples démontrent qu'une telle attente est généralement déçue.

Remarquons surtout que le transport de fret est en constante diminution.

Ainsi, « *En 2002, le fret ferroviaire a acheminé cinquante milliards de tonnes/km, soit le même trafic qu'en 1985.* »...³ et « *Entre 2007 et 2013, le trafic du fret ferroviaire a diminué de 24,6%, cette baisse étant principalement due au transport international (-33%) alors que le transport national recule de 19%. La baisse du trafic sur le territoire national, amorcée en 2000, s'accroît avec une diminution de 8% entre 2012 et 2013 [...].* »⁴

Rien ne permet de supposer que le GPSO inverserait cette tendance ; l'argument de la densification du fret apparaît donc très fallacieux.

▪ **TOURISME**

Les paysages emblématiques du territoire sont la source de son attractivité touristique.

Une atteinte supplémentaire à ces espaces naturels et à ces paysages altérerait l'attrait de la région.

³ http://www.cairn.info/zen.php?ID_ARTICLE=FLUX_056_0106

⁴ <http://regulation-ferroviaire.fr/le-systeme-ferroviaire/le-transport-de-marchandises/>

**IMPACTS
ÉCOLOGIQUES**

▪ **SUPERFICIE**

Alors que l'équivalent de la surface d'un département moyen est artificialisé tous les 7 ans en France, le projet GPSO soumis aux présentes enquêtes publiques aurait, à lui seul, une emprise d'environ 4 804 ha (6 300 ha pour la globalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye.)

Le chantier en cours de la LGV Tours-Bordeaux, dans le Nord-Gironde, démontre que l'emprise réelle est bien supérieure à celle escomptée : **au lieu des 140 m d'emprise moyenne annoncée par km de ligne, ce sont environ 160 m qui sont détruits.**

On ne peut donc que redouter les impacts des 327 km de voies ferroviaires nouvelles du projet GPSO au Sud-Gironde.

En effet, à l'emprise linéaire des rails, il faut ajouter les surfaces nécessaires au chantier, au stockage de matériaux, à la maintenance et aux installations annexes...

Sur ce point, l'autorité environnementale demande que soit clarifié « *le terme d'emprise du projet en présentant parallèlement les estimations des surfaces devant relever d'une acquisition foncière, celles correspondant à des emprises complémentaires et celles correspondant à la prise en compte de toutes les surfaces durablement affectées de chantier et celles correspondant à la prise en compte de toutes les surfaces durablement affectées par le projet et devant également faire l'objet de mesures de réduction et, le cas échéant, de compensation* » et de « *préciser de manière détaillée les hypothèses retenues pour le calcul de ces trois types de surface [...]* ».

La création de 3 nouvelles gares accroîtrait encore l'emprise de l'implantation.

▪ **TRACÉ PRESENTI**

Les lignes GPSO en projet menacent les milieux naturels, forêts, terres agricoles et viticoles, zones humides, cours d'eau et sites protégés d'intérêt national et européen de trois départements aquitains, ainsi que le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne.

De plus, les LGV projetées, composées de trois branches en étoile, se raccorderaient en un triangle ferroviaire de plusieurs kilomètres de côté situé au plus mauvais endroit imaginable, sur le site Natura 2000 de la Vallée du Ciron.

L'avis de l'autorité environnementale relève à cet égard un manque évident : « *L'évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000, pour laquelle les analyses actuelles devraient être précisées pour répondre aux exigences réglementaires. plus généralement, les impacts sur la biodiversité : les surfaces affectées, l'interruption des continuités écologiques, les besoins de compensation correspondants, et les moyens envisagés pour y répondre devraient être appréciés au moins globalement, au vu des difficultés rencontrées pour d'autres grands chantiers récents dans le même secteur (A 65, notamment).* »

▪ **DESTRUCTION D'HABITATS ET D'ESPÈCES**

Le dossier vante un aménagement respectueux de la biodiversité et de la Nature. Mais les balafres causées par les LGV anéantirait l'intégrité du massif forestier et altéreraient nombre d'habitats naturels parmi lesquels des espaces naturels protégés (Espaces Naturels Sensibles, ZNIEFF, Natura 2000, Parc Naturel Régional).

Ces atteintes toucheraient non seulement des espèces d'intérêt communautaire (relevant de Natura 2000) mais aussi de très nombreuses espèces protégées au titre de la Convention de Berne, de la Convention de Bonn ou de protections nationales et régionales.

Compte tenu de l'ampleur de la destruction envisagée, les inventaires menés semblent excessivement légers et c'est à juste titre que l'autorité environnementale s'étonne « *qu'une espèce comme le hérisson commun n'ait pas été identifié sur le tracé en Aquitaine.* »

La réalisation du projet GPSO impliquerait la traversée de très nombreux cours d'eau et zones humides qui sont de précieux réservoirs de biodiversité et d'indispensables continuités écologiques. Or, **le dossier est très peu explicite quant aux impacts sur ces milieux extrêmement vulnérables des travaux de terrassement et ouvrages de franchissement.**

Les cours d'eau, autres eaux de surface, nappe phréatique et zones humides associées ne peuvent qu'être menacés par le projet, que ce soit du fait des ponctions en eau, des terrassements, des pollutions induites par le chantier et par l'exploitation.

On doit constater à cet égard que la prise en compte de la très menacée Ecrevisse à pieds blancs est à tous niveaux insuffisante : que ce soient les ponctions dans les eaux superficielles, les terrassements, les détournements de fossés et de cours d'eau, les pollutions sont de nature à anéantir ou dégrader fortement des populations de cette espèce en danger ainsi que celles de la Cistude, du Vison d'Europe, de la Loutre et de l'ichtyofaune.

RFF propose à cet égard, comme seule précaution, l'option de ponts provisoires sans assise dans le lit mineur des cours d'eau à enjeu écologique «très fort» ou «majeur».

L'Ecrevisse à pieds blancs et les autres espèces aquatiques et semi-aquatiques ne seraient donc « protégées » que dans une minorité de cours d'eau.

**IMPACTS
ÉCOLOGIQUES
(suite 1)**

▪ **SITES ET HABITATS NATURA 2000**

Des sites Natura 2000 seraient fortement dégradés par le projet GPSO s'il se réalisait. C'est le cas des sites *Bocage humide de Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans, Réseau hydrographique du Gat mort et du Saucats, Vallée du Ciron, La Garonne, Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste* et *Réseau hydrographique des affluents de la Midouze* où, dans chaque cas, au moins un habitat naturel prioritaire ou l'habitat d'espèce d'au moins une espèce prioritaire serait atteint, sur des surfaces que RFF juge faibles, d'où un impact estimé « non significatif ».

Un tel raisonnement n'est évidemment pas valide, et permettrait de rogner progressivement sur tous les sites Natura 2000 d'Europe, éventuellement jusqu'à leur anéantissement.

Sur ce thème, il ressort de la décision de la Cour de justice de l'Union européenne du 11 avril 2013 portant sur l'atteinte à un habitat communautaire dont moins de 1% de la surface dans le site Natura 2000 était détruit, que « *L'article 6, paragraphe 3, de la directive 92/43/CEE du Conseil, du 21 mai 1992, concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages, doit être interprété en ce sens qu'un plan ou un projet non directement lié ou nécessaire à la gestion d'un site portera atteinte à l'intégrité de ce site s'il est susceptible d'empêcher le maintien durable des caractéristiques constitutives du site concerné, liées à la présence d'un habitat naturel prioritaire dont l'objectif de conservation a justifié la désignation de ce site dans la liste des sites d'importance communautaire, au sens de cette directive. Aux fins de cette appréciation, il y a lieu d'appliquer le principe de précaution.* » (Affaire C-258/11)⁵

L'application de cette jurisprudence doit faire exclure les destructions d'habitats programmées.

Hors sites Natura 2000, des habitats naturels d'intérêt communautaire seraient aussi affectés ou détruits.

Or, un habitat Natura 2000 ne peut être altéré avec compensation que pour un intérêt public impératif : « VIII. - Lorsque le site abrite un type d'habitat naturel ou une espèce prioritaires qui figurent, au titre de la protection renforcée dont ils bénéficient, sur des listes arrêtées dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, l'accord mentionné au VII ne peut être donné que pour des motifs liés à la santé ou à la sécurité publique ou tirés des avantages importants procurés à l'environnement ou, après avis de la Commission européenne, pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur. » (Art L 414-4 Code de l'Environnement.)

Des alternatives plus rationnelles, moins impactantes et plus satisfaisantes existant vis-à-vis du projet GPSO, l'intérêt public impératif du projet n'est pas établi.

▪ **CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES**

Le dossier ne fait, à aucun moment, cas des incidences du projet GPSO sur les continuités écologiques terrestres majeures, d'ampleur nationale et régionale, relevant des Orientations nationales Trame Verte et Bleue (TVB) et du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE).

Citons les continuités écologiques d'importance nationale des milieux ouverts thermophiles, notamment de l'axe Chaîne pyrénéenne-Littoral atlantique ; les continuités écologiques bocagères d'importance nationale, notamment l'axe bocager du Sud-Ouest entre le Massif central et les Pyrénées ; les voies d'importance nationale de migration de l'avifaune pour la cohérence nationale de la TVB, notamment l'axe Pyrénées-Orientales-Estuaire de la Gironde et l'axe Nord-Est - Sud-Ouest passant par le nord du Massif central...

Rappelons que la prise en compte de la Trame Verte et Bleue est une obligation. Or, les nouvelles LGV détruiraient ou dégraderaient profondément des réservoirs de biodiversité jusqu'ici épargnés et disloqueraient des continuités écologiques vitales.

Les dommages seraient d'autant plus grands que la trouée serait immense et qu'un grillage serait prévu tout au long des voies, qui rendrait infranchissable la vaste balafre de la LGV, hormis les passes artificielles aménagées pour la faune.

Le projet GPSO enfermerait les populations animales dans des espaces vitaux de plus en plus restreints et les rendrait exsangues.

⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:62011CA0258&from=FR>

<p>IMPACTS ÉCOLOGIQUES (suite 2)</p>	<p>▪ PERTURBATIONS Le bruit et les vibrations sont parmi les principales nuisances pour les riverains. Ces mêmes atteintes menacent la quiétude faunistique dans l'ensemble des espaces naturels qui seraient traversés, et où les rames atteindraient leur vitesse maximale, aboutissant de même le sommet de leur nuisance.</p>
	<p>▪ LES FORÊTS ET LEURS RESSOURCES Selon l'évaluation de RFF, l'emprise forestière des 327 km de LGV anéantirait 2 865 ha de Forêts: 1 263 ha en Gironde, 1 032 ha dans les Landes, 475 ha dans le Lot et Garonne, 89 ha dans le Tarn et Garonne, 5 ha en Haute Garonne. Cette destruction massive de Forêts est une perte pour les sylviculteurs mais aussi pour l'ensemble des populations des territoires concernés qui auraient à pâtir d'une perte de ressources (chasse, cueillettes) et d'une perte d'aménités (loisirs). De plus, l'effet de coupure déborderait largement la stricte emprise de la ligne ferroviaire : il aggraverait les effets des épreuves climatiques (tempêtes, gel, sécheresses) et les dégradations phytosanitaires qui en découlent. Le dossier même indique que « <i>l'ensemble des impacts sur un espace boisé est fonction de la longueur et de la largeur de l'ouverture dans le boisement. La surface touchée est toujours supérieure à l'emprise, notamment à cause des chablis, et se trouve augmentée si le passage en déblai ou en remblai de l'infrastructure nécessite d'importantes surlargeurs de l'emprise.</i> » <i>Une emprise linéaire à travers un massif boisée ne fait pas que soustraire à celui-ci un certain nombre d'hectares : elle a aussi un effet sur les communautés végétales et animales présentes et sur l'exploitation même de l'espace forestier.</i> »⁶ Divers chantiers ont récemment détruit de nombreux hectares de Forêts en Sud-Gironde: gazoduc (-200 ha de forêt), autoroute A65 Langon-Pau (-300 ha de forêt), centrales photovoltaïques (plusieurs centaines d'hectares d'emprise forestière)... Les espaces naturels des départements concernés ne peuvent pas supporter l'empiétement supplémentaire d'un projet injustifié dont les nuisances affecteraient le territoire et la collectivité.</p>
	<p>▪ LE PARC NATUREL REGIONAL DES LANDES DE GASCOGNE (PNRLG) Le PNRLG, dont l'ambition majeure est de conserver le caractère forestier des Landes de Gascogne, serait gravement impacté par le projet GPSO, pour 668 ha d'emprise, dont 613 ha de Forêt ! Il y perdrait son identité, ses spécificités, sa quiétude. L'avis du PNRLG illustre clairement les manquements du projet, les incohérences de l'étude, la contradiction du GPSO avec les objectifs du Parc et conclut en regrettant « <i>que les considérations environnementales n'aient pas été mieux prises en considération lors des choix de tracé du fuseau.</i> » Une telle atteinte à un Parc Naturel Régional n'est pas admissible.</p>
	<p>▪ TERRES AGRICOLES Alors que les chambres de l'agriculture sont en constante demande de nouvelles terres agricoles, le projet GPSO supprimerait inutilement 1 240 ha de zones agricoles.</p>
	<p>▪ RESSOURCE EN EAU Du fait du rôle des Forêts dans la régulation et la protection du régime des eaux, les défrichements massifs, les terrassements impacteraient la ressource en eau. Cet impact n'est pas évalué par RFF. Le dossier n'est d'ailleurs pas explicite quant aux mesures de traitement des eaux de ruissellement pouvant dégrader les eaux de surface, la nappe phréatique et, par percolation, les nappes profondes. De plus, les besoins en eau du chantier ne sont guère évoqués, bien que le bassin Adour-Garonne subisse des étiages de plus en plus longs et sévères et que la ressource soit déjà très sollicitée, au détriment de la biodiversité aquatique, semi-aquatique et terrestre qui dépendent de l'eau. Les mesures d'économie d'eau, de recyclage ne semblent pas ou peu prévues et l'incidence du GPSO sur la ressource en eau s'annonce insoutenable.</p>

⁶ Dossiers d'enquêtes publiques, Pièce F, étude d'impact, vol. 3.3 § 5.2.2.5 : « Des effets liés aux prélèvements fonciers d'espaces sylvicoles et de bâti annexe » (p. 116 à 120)

**IMPACTS
ÉCOLOGIQUES
(suite 3)**

▪ **BILAN CARBONE**

RFF avance, sans le détailler ni le justifier, le bilan carbone prévisionnel des LGV du projet GPSO. Les travaux engendreraient environ 2,5 millions de tonnes équivalent CO₂ (TECO₂) mais les reports modaux depuis l'avion et la route généreraient des « bénéfices CO₂ » estimés à 170 000 TECO₂/an pour la LGV Bordeaux/Toulouse et à 280 000 TECO₂/an pour la ligne Sud-Gironde - Dax. Après 10 ans d'exploitation, les émissions de gaz à effet de serre générées par la construction seraient compensées par les émissions évitées.

Sur ce point, le bilan carbone avancé par RFF ne semble pas évaluer l'impact de la destruction programmée de 2 860 ha de Forêts pour le projet GPSO.

C'est méconnaître qu'un hectare de sol forestier stocke environ 500 tonnes équivalent CO₂ (TECO₂). Un hectare de forêt fixe environ 15 T de CO₂ par an.

Le défrichage occasionné par le projet GPSO causerait le déstockage de 1,4 million de TECO₂ contenus dans les sols forestiers et anéantirait le captage par la forêt d'environ 43 000 TCO₂/an, soit 2,15 millions de TECO₂ sur 50 ans.

D'après les chiffres de RFF, l'évitement de Gaz à Effet de Serre (GES) lié au report modal suscité par les projets est supposée, 10 ans après la mise en service des nouvelles lignes, effacer la dette carbone de 2,5 millions de TECO₂ dû à construction des lignes et d'éviter, au bout de 50 ans, 11,2 millions de TECO₂.

Compte-tenu des coûts des projets (9,5 milliards d'€), chaque tonne de GES évitée coûterait 850 €, soit 170 fois le cours actuel du quota de carbone (5 € la tonne de CO₂ en moyenne, en 2013) ce qui relativise l'intérêt annoncé des projets en terme d'évitement de GES.

Tant l'avis de l'Autorité Environnementale que le rapport de la Cour des Comptes soulignent que l'intérêt carbone du programme GPSO est très relatif et bien plus incertain que ses considérables impacts écologiques et environnementaux.

▪ **POLLUTIONS**

Les sources de pollutions liées au projet GPSO sont multiples : déversement accidentel de produits toxiques, apport de matière en suspension, risque d'altération du pH par les eaux de ruissellement, résidus (ammonium, nitrates) des explosifs, produits de traitement...

Les engagements de RFF sur ces sujets sont pour le moins flous. Les impacts sur les sols, les eaux, la biodiversité ne sont pas explicités.

▪ **MATÉRIAUX**

Les 41 millions de m³ (!) de matériaux nécessaires imposeraient d'ouvrir de nouvelles carrières, gravières, de procéder à de nouvelles extractions de granulats...

Les territoires concernés étant largement déficitaires, quelles sont les solutions envisagées ? RFF n'est pas prolix à ce sujet.

Sur 24 millions de m³ de déblais, 11 millions seulement seraient réutilisables sur le chantier ; 30 millions de m³ devraient donc être apportés. Qu'en est-il des aires de stockage de matériaux nécessaires, dont les impacts environnementaux ne sont pas évoqués ?

Le déplacement de 54 millions de m³ (remblais + déblais) impliquerait plus de 2 360 rotations par jour ouvré pendant la longue durée du chantier.

Ces perturbations sont à considérer.

▪ **ÉNERGIE**

La SNCF s'est engagée à réduire sa consommation d'énergie par une campagne de sensibilisation de ses agents de conduite.

Cette louable intention est de peu de poids face aux besoins surdimensionnés d'énergie des TGV lorsqu'ils circulent à pleine vitesse : au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croît proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée au cube de cette vitesse !

Les LGV nécessiteraient donc une production supplémentaire d'électricité et la construction de nouvelles lignes à haute tension, ce qui ne va pas dans le sens de la sobriété énergétique ni de la préservation de l'Environnement.

<p>COÛTS</p>	<p>▪ UN PROJET RUINEUX</p> <p>Le dossier ne développe guère –et c’est un euphémisme- la question du financement. Le projet GPSO tente de s’imposer à grands frais alors que la dette de la France, à la fin du 2^{ème} trimestre 2014, atteignait 2023,7 milliards, soit un endettement de 95,1% du PIB. L’Etat s’efforce de réduire ses dépenses. Le système ferroviaire français est endetté à hauteur de 44 milliards d’euros –une dette que l’achèvement des 4 LGV en cours de construction va porter à au moins 65 milliards d’euros. RFF peine à assumer l’entretien du réseau...</p> <p>Dans ce contexte, le projet GPSO entrainerait une dépense évaluée à 9,5 milliards d’euros au profit d’une minorité d’usagers du rail et au détriment de l’économie agro-forestière, ainsi que des ressources naturelles et des services écosystémiques rendus par la Nature.</p> <p>Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d’avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient ses contributeurs (contribuables, usagers ou autres).</p> <p>Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes).</p> <p>Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l’amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 à 5 fois moins cher.</p> <p>▪ LE RAPPORT DE LA COUR DES COMPTES</p> <p>La Cour des Comptes, dans son rapport intitulé <i>La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence</i>⁷ publié le 23 octobre 2014, critique très fermement les justifications avancées pour la grande vitesse ferroviaire, et vise tout particulièrement le projet de LGV SEA (Tours-Bordeaux) et le « Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest ».</p> <p>L’allocution de présentation du rapport⁸ souligne que « la bonne image qu’a conquise la grande vitesse ferroviaire ne doit pas occulter les limites de sa réussite ni leurs conséquences sur le reste du système ferroviaire ; Ensuite, le processus actuel de décision conduit presque systématiquement à lancer des projets de lignes à grande vitesse, même s’ils ne répondent pas à des critères rationnels ; Enfin, le modèle français de grande vitesse ferroviaire se révèle d’un coût trop élevé par rapport aux ressources publiques désormais disponibles. »</p> <p>Le rapport rappelle que « <i>La grande vitesse ferroviaire ne représente qu’une part minoritaire des déplacements</i> (titre 1, chapitre III)», le « <i>bilan économique et environnemental [est] en demi-teinte</i> » (titre 1, chapitre IV) ...</p> <p>La Cour des compte relève notamment les coûts exorbitants, des études de rentabilité irréalistes (les taux de rentabilité de la LGV Nord et de la LGV Méditerranée, par exemple, sont 2 à 4 fois moindres que prévus), des prévisions de trafic excessivement optimistes (aucune des 6 LGV citées dans le rapport n’a atteint les objectifs escomptés), des arbitrages discutables de l’État...</p> <p>Quant au projet Bordeaux-Toulouse, la Cour des comptes (p. 83 et 84 du rapport) souligne que « <i>la pertinence de ce projet est, dans les circonstances actuelles, très incertaine :</i></p> <p>– Pour le trajet Paris-Toulouse, « <i>le coût est alors élevé, estimé par RFF à 5,7 Md’€ 2011, avec une marge d’incertitude importante sur les possibilités réelles de report modal, dans la mesure où la liaison Paris-Toulouse resterait supérieure à 3h (3h11 dans le meilleur temps commercial, un temps moyen de 3h25 d’après RFF, mais probablement davantage avec le passage par Bordeaux), soit dans la partie inférieure de pertinence pour le train » ;</i></p> <p><i>Le contournement TGV de Bordeaux et la mise en place de TGV directs constituent des conditions pour qu’une ligne LGV Paris-Toulouse ait une certaine pertinence mais il n’est plus du tout prévu de réaliser ou d’envisager un contournement ferroviaire pour Bordeaux dans les délais qui seraient ceux de la mise en service de la ligne Bordeaux-Toulouse ;</i></p>
---------------------	--

⁷ https://www.ccomptes.fr/content/download/75381/1935524/version/4/file/20141023_rapport_grande_vitesse_ferroviaire.pdf
⁸ https://www.ccomptes.fr/content/download/75420/1936031/version/1/file/20141023_discours_rapport_grande_vitesse_ferroviaire.pdf

<p>COÛTS <i>(suite)</i></p>	<p>▪ LE RAPPORT DE LA COUR DES COMPTES (suite) – à supposer que les reports modaux prévus soient réalisés (le train espère capter 730 000 voyageurs/an reportés de l'aérien), l'activité de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, qui assure actuellement une navette performante entre Paris et Toulouse, qui est loin d'être saturé et dont l'État est actionnaire majoritaire, pourrait se voir fragilisée. L'activité aérienne de Toulouse, « capitale de l'aviation » et siège d'Airbus industrie en serait réduite. La cohérence des choix de politique de transports n'est pas, au cas présent, assurée. La contre-expertise de l'évaluation socio-économique de GPSO a été réalisée par le CGI, datée du 29 avril 2014. Elle donne un avis favorable à l'évaluation qui lui a été soumise mais émet des réserves sur le caractère prioritaire du projet au vu de sa faible valeur actualisée nette (VAN) par euro investi. Le CGI s'inquiète aussi du coût élevé qui, par péage interposé, pourrait amener la SNCF à relever ses tarifs, ce qui réduirait le trafic et la VAN du projet. Source RFF. Cette hypothèse de fort report modal est d'ailleurs une condition nécessaire pour obtenir un bilan carbone positif d'une LGV nouvelle entre Bordeaux et Toulouse. » La Cour des comptes relève globalement que le modèle LGV est « à bout de souffle » et que son « coût [est] devenu non soutenable ».</p>
<p>COMPENSATIONS</p>	<p>▪ D'IRRÉPARABLES DOMMAGES Outre les atteintes irréversibles à la Forêt et les multiples dégâts commis sur les sites naturels encore préservés, la ligne constituerait une coupure et une dégradation du territoire irréparable et impossible à compenser. Pour ne citer qu'un exemple d'aménagement compensatoire envisagé, seraient prévus, sur 327 km de lignes, 109 passages grande faune soit un passage tous les 3 km environ. Mais ce modeste système ne saurait compenser, pour la grande faune, l'irréparable morcellement des espaces naturels et les difficultés d'accès aux ressources alimentaires, à l'eau, et l'impossibilité de disséminations des jeunes animaux en quête de territoire...</p>
<p>ALTERNATIVES</p>	<p>▪ LE RÉSEAU EXISTANT Le projet GPSO, en totale inadéquation avec les besoins et attentes des usagers du rail, se ferait au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 à 5 fois moins cher et satisferait bien davantage les attentes du public. Les structures ferroviaires déjà présentes, qui ont longuement démontré leur efficacité et sont loin d'être saturées, ne sont pas suffisamment mises en valeur. D'ores et déjà, des TGV y circulent, et leur compatibilité avec le réseau classique évite des correspondances dissuasives pour les voyageurs, ce qui est gage de succès commercial. Tandis que la création d'une ligne ferroviaire nouvelle supposerait un long délai, la modernisation ponctuelle du réseau existant est possible dans un laps de temps raisonnable. La réduction des passages difficiles et d'éventuels points d'engorgement est envisageable dès le court terme. Le « recyclage » du réseau ferroviaire, en se fondant sur une modernisation et un élargissement des lignes déjà existantes, constituerait une solution performante, tant en terme d'efficacité de report modal que de délais et de minimisation des divers, nombreux, irréversibles et douloureux impacts environnementaux. La Cour des comptes préconise de « concentrer en priorité les moyens financiers sur l'entretien du réseau » existant. Quant au rapport du cabinet d'étude Claraco sur la Ligne à Grande Vitesse entre Bordeaux et Toulouse, fondé sur dix ans de recherches par des experts des transports et déplacements ferroviaires, il dénonce le coût et le temps de parcours des LGV projetées. Cette étude démontre que, pour 2,8 milliards d'euros, la modernisation des voies existantes permettrait de faire rouler des TGV à 220 km/h entre Bordeaux et Toulouse, pour un gain de temps de 37 minutes. On peut escompter des vitesses de 250 km/h sur certaines sections du territoire. Pour un investissement de 5,7 milliards d'euros, le projet GPSO propose sur cette ligne un gain de moins d'une heure.</p>

CONCLUSION

Rien, hormis peut-être la pression de certains lobbies pro-LGV, ne peut expliquer que le projet GPSO persiste, malgré son irréalisme économique, les recommandations des experts, l'opposition des habitants et de nombreux élus, le caractère insupportable de son coût environnemental, social et financier...

Alors que l'amélioration des dessertes territoriales actuelles est possible et bien moins coûteuse et moins impactante à tout points de vue, cette opportunité est d'emblée balayée au profit de l'inutile et désastreux projet GPSO.

En conséquence de l'ensemble des remarques émises ci-dessus, nous vous demandons de bien vouloir:

- Refuser de déclarer l'utilité publique du projet GPSO, comme le permet l'article L11-1-2 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- Donner un avis négatif à chaque LGV du projet GPSO soumis aux présentes enquêtes publiques.

Dans cette espérance, nous vous prions, Monsieur le Président de la Commission d'enquête, de croire en l'expression de notre considération distinguée.

Pour Bassin d'Arcachon Ecologie, la présidente, Françoise Branger

