



Une force pour la nature

CONTRIBUTION DE LA SEPANSO GIRONDE A LA PPVE – DAE1 DU PROJET DE LIGNE NOUVELLE BORDEAUX-TOULOUSE

La **SEPANSO Gironde** est une association agréée au titre de la protection de la nature et de l'environnement (APNE), active depuis plusieurs décennies sur l'ensemble du département. Association généraliste, elle agit sur des thématiques variées : biodiversité, forêts, agriculture, milieux naturels, air, eau, zones humides, aménagement du territoire, risques, pollutions, mobilité et transports...

La SEPANSO Gironde s'appuie sur :

- une expertise naturaliste de terrain conduite par ses adhérents et bénévoles,
- une participation régulière aux instances consultatives (SAGE, Commissions Locales de l'Eau, comités de pilotage Natura 2000, CDNPS, CDCFS, CODERST, CDPENAF...),
- une présence historique dans les dossiers liés au Ciron, au Gat Mort, à la plaine des Landes de Gascogne et aux zones humides girondines,
- un travail d'analyse et de vigilance sur les grands projets d'infrastructures.

Son territoire d'intervention couvre notamment :

- la **vallée du Ciron**, site d'une biodiversité remarquable et d'une sensibilité hydrologique majeure ;
- les affluents du Ciron (Hure, Baillon, Gouaneyre, Taris, Barthos...) ;
- le **Gat Mort** et ses zones humides latérales ;
- les crastes, fossés, nappes perchées et sols podzolisés du **massif landais** ;
- les boisements naturels et les ripisylves associées ;
- ainsi que les secteurs présentant des particularités géologiques importantes, tels que la zone **karstique du Barthos**.

Cette connaissance fine du terrain place la SEPANSO Gironde en position d'évaluer précisément les atteintes que provoquerait la DAE1 sur les milieux naturels, les cours d'eau, les continuités écologiques, les sols, les systèmes hydriques et les espèces protégées du département.

I. Avant-propos.

Une procédure qui affaiblit la participation du public.

La présente contribution est formulée dans le cadre de la **participation du public par voie électronique (PPVE)** concernant la première demande d'autorisation environnementale, ci-

après « DAE1 ». Cette procédure porte sur les travaux préparatoires du segment « Bordeaux–Toulouse » du projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse-Dax¹.

La SEPANSO Gironde souhaite tout d’abord rappeler qu’une **PPVE n’offre pas les garanties démocratiques** nécessaires pour une infrastructure de cette ampleur. Une PPVE est par nature moins accessible qu’une enquête publique, en particulier pour les personnes ne disposant pas d’un équipement informatique adéquat. Elle a néanmoins été préférée à une enquête publique classique, alors que :

- le dossier comporte **34 430 pages réparties dans 339 fichiers**, rendant sa consultation en ligne très difficile sur un ordinateur, voire impossible sur un écran de smartphone, ce qui écarte nombre de citoyens ;
- aucune version papier complète n’est disponible dans les mairies traversées ;
- il n’existe **aucun commissaire enquêteur** indépendant pour recueillir les observations orales et garantir un examen contradictoire et transparent des observations ;
- le dispositif prive de facto une part importante de la population – personnes âgées, habitants ruraux, citoyens sans connexion suffisante – de leur capacité à participer réellement.

En substituant une PPVE à une enquête publique, l’État adopte une procédure **moins protectrice**, qui porte atteinte à l’égalité d’accès à l’information et à la qualité du débat démocratique. Une telle démarche apparaît en contradiction avec l’esprit de la **Convention d’Aarhus**, ratifiée par la France, qui exige une participation du public « effective et éclairée » en matière environnementale.

La SEPANSO Gironde estime essentiel de signaler cette **insuffisance originelle** de la procédure, qui fragilise la légitimité de toute décision prise sur la base d’un dispositif aussi restrictif.

II. RAPPEL DU PROJET ET DE LA DAE1 : DES TRAVAUX « PRÉPARATOIRES » À FORTS IMPACTS

La demande d’autorisation environnementale dite « DAE1 » concerne une première phase de travaux qualifiés de « préparatoires » à la construction de la ligne nouvelle Bordeaux–Toulouse (LNBT). Ces interventions sont présentées comme limitées et anticipant uniquement les besoins techniques du futur chantier. Pourtant, leur portée réelle, leurs effets directs et leurs conséquences irréversibles sur l’environnement sont d’une **ampleur considérable**.

¹ La partie « Lignes nouvelles » du GPSO a été déclarée d’utilité publique par le décret du 2 juin 2016, à l’issue d’une enquête publique dont les conclusions étaient pourtant défavorables (avis défavorable de la commission d’enquête et rejet de 97,41 % des contributeurs).

II.1 – Nature des travaux prévus dans la DAE1

La présente DAE1 concerne exclusivement les travaux préparatoires à la branche Bordeaux–Toulouse de la future ligne nouvelle.

Elle s'inscrit dans un projet global de lignes nouvelles **dont le tracé a déjà été défini et définitivement figé par la déclaration d'utilité publique** de 2016¹ ci-dessus

Les travaux comprennent principalement :

- **des défrichements, déboisements et débroussaillages massifs,**
- la création de **pistes d'accès temporaires** pour engins lourds,
- **4 700 sondages géotechniques**, dont certains profonds,
- des **diagnostics d'archéologie préventive** couvrant près de **1 000 hectares**, impliquant des décapages pouvant atteindre plusieurs mètres de profondeur,
- des interventions sur les sols, fossés, zones humides, boisements, ripisylves, clairières, landes et milieux hygrophiles.

Ces travaux sont très loin d'être « préparatoires » au sens commun : ils engagent déjà de façon massive la destruction de milieux naturels et la perturbation de systèmes hydrologiques et écologiques.

II.2 – Une surface totale de défrichement qui interroge et n'est pas justifiée

Les surfaces de défrichement annoncées dans cette DAE1 atteignent des niveaux **difficilement compréhensibles** pour des travaux censés être ponctuels :

- plus de **1 000 hectares** sont potentiellement concernés ;
- **223 hectares** rien que sur le bassin versant du **Ciron** ;
- des coupes prévues **sur toute la largeur du fuseau de la Déclaration d'Utilité Publique** (ci-après DUP) ;
- des ouvertures généralisées là où seuls des sondages devraient exiger des interventions localisées.

Ni les documents transmis, ni les plans, ni les notes méthodologiques ne démontrent :

- pourquoi des sondages ponctuels exigeraient de déboiser des surfaces continues,
- pourquoi les pistes d'accès devraient être accompagnées d'un **changement de destination forestière**,
- pourquoi les diagnostics archéologiques nécessiteraient une ouverture systématique du couvert végétal,
- pourquoi l'emprise totale doit être défrichée au lieu d'être traitée de manière ciblée.

Cette absence de justification est soulignée par :

- **le Conseil National de "Protection de la Nature** (ci-après, CNPN) ;
- **la Commission Locale de l'Eau du SAGE Ciron**, (ci-après CLE du Ciron) ;
- **l'Autorité environnementale**, (ci-après Ae) .

Tous relèvent une **discordance majeure** entre l'objet technique des travaux et l'ampleur des destructions prévues.

II.3 – Le risque évident de “fait accompli”

La SEPANSO Gironde constate que le recours à une DAE1 massive est susceptible de répondre moins à un besoin technique qu'à une stratégie de **crantage politique du projet** :

- avancer matériellement l'infrastructure avant que le projet global ne soit évalué ;
- pouvoir affirmer ultérieurement que « les travaux ont déjà commencé » ;
- créer une pression psychologique sur les décideurs publics ;
- rendre la remise en cause du projet plus difficile en invoquant l'engagement financier ou matériel.

Un tel usage du défrichement anticipé est contraire à l'esprit même de l'autorisation environnementale, qui doit permettre une évaluation préalable, objective et complète des impacts.

II.4 – Des impacts immédiats, majeurs et pour une large part, irréversibles

Contrairement à ce qu'affirme SNCF Réseau, les impacts de la DAE1 sont **immédiats, durables, souvent irréversibles** :

- destruction d'habitats d'espèces protégées ;
- dérangement en période sensible ;
- modification des écoulements hydrauliques ;
- altération ou destruction de zones humides ;
- fragmentation de continuités écologiques ;
- ouverture de milieux forestiers fragiles ;
- perturbation de nappes perchées ;
- risques d'érosion, ruissellement et colmatage des cours d'eau ;
- atteintes aux sols karstiques (secteur du Barthos).

Ces impacts interviennent **avant même** que :

- l'étude environnementale complète soit finalisée ;
- les compensations soient définies ;
- les alternatives aient été analysées ;
- la raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM) soit démontrée.

Il est donc inexact de qualifier ces travaux de « préparatoires » : ils constituent en réalité **une première phase matérielle de destruction**, engageant le territoire profondément.

III. CONSTAT CONVERGENT DES AVIS OFFICIELS : UN DOSSIER LACUNAIRE, IMPRECIS ET INCOMPATIBLE AVEC UNE AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Trois avis officiels majeurs — **le Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN), la Commission Locale de l'Eau du SAGE Ciron (CLE) et l'Autorité Environnementale (AE)** — sont unanimes :

Le dossier DAE1 est **insuffisant, incomplet, méthodologiquement défaillant et ne permet pas** de garantir la protection de l'environnement, même pour de simples travaux préparatoires.

Ces trois instances, aux compétences complémentaires, dressent un constat sans ambiguïté qui devrait, en droit comme en logique administrative, conduire au **refus** de l'autorisation.

III.1 – Le CNPN : état initial incomplet, absence d'alternatives et raison impérative d'intérêt public majeur non démontrées

L'avis du CNPN est particulièrement sévère. Il souligne des lacunes méthodologiques majeures et relève des insuffisances incompatibles avec le Code de l'environnement.

III.1.a – Un état initial lacunaire et des inventaires insuffisants

Le CNPN observe :

- des **prospections insuffisantes**, ne couvrant pas les cycles biologiques complets ;
- des inventaires parfois **opportunistes**, incomplets, réalisés à des périodes non pertinentes ;
- des **cartographies manquantes** pour les espèces protégées et les habitats sensibles ;
- l'absence d'analyse robuste de l'état de conservation des habitats au titre de la directive Habitats ;
- la non-prise en compte de plusieurs préconisations antérieures.

Cette insuffisance est d'autant plus grave que l'aire du projet recoupe :

- **8 sites Natura 2000²** ;
- **22 Zones d'Intérêt Faunistique et Floristique (ZNIEFF)** ;
- **3 Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)** ;
- des secteurs à présence avérée de loutre, Cistude d'Europe, chiroptères, insectes patrimoniaux, amphibiens et habitats humides d'intérêt communautaire.

²Natura 2000 : Zone de Protection Spéciale (ZPS) de la Directive Oiseaux et Zone Spéciale de Conservation (ZSC) de la Directive Habitats-Faune-Flore.

Notons un point particulièrement dérangeant :

La ZPS de Captieux a été omise dans l'analyse, comme l'indique l'Autorité environnementale.

Comme le relève l'Autorité environnementale, ce site Natura 2000 directement concerné par le projet global "semble avoir été omis" dans l'analyse des incidences (Avis AE du 25 septembre 2025, p. 75). Il ne fait pas partie des sites analysés dans la pièce H du dossier. Cette omission résulte du découpage artificiel du projet, la présente DAE1 étant limitée à la seule branche Bordeaux–Toulouse.

Une telle segmentation est contraire aux exigences de l'article L.122-1 du Code de l'environnement et de la directive 2011/92/UE (articles 2 et 3), lesquelles imposent une évaluation environnementale portant sur l'intégralité du projet et sur tous les effets susceptibles d'affecter un site Natura 2000, y compris ceux des phases ultérieures dès lors qu'ils sont connus ou prévisibles. La Cour de justice de l'Union européenne (CJUE, 28 février 2008, aff. C-2/07) et le Conseil d'État (CE, 6 décembre 2017, n°400559 ; CE, 28 décembre 2018, n°414930) rappellent de manière constante qu'il est interdit de morceler un projet pour éviter d'en présenter les effets cumulés.

En évacuant de l'analyse la ZPS de Captieux, alors que son atteinte potentielle découle nécessairement de la réalisation future du projet tel qu'approuvé par la DUP, le maître d'ouvrage présente une évaluation incomplète et irrégulière, susceptible d'entacher de nullité la procédure d'autorisation.

III.1.b – Aucune alternative satisfaisante n'est étudiée

Pour le CNPN, le maître d'ouvrage n'a fourni **aucune variante d'évitement**, alors qu'il s'agit d'une **obligation légale**.

Se contenter de renvoyer au choix du fuseau arrêté en DUP (2016) est juridiquement irrecevable :

l'obligation d'alternatives doit être réexaminée **à chaque procédure** nécessitant une dérogation espèces protégées. Cette exigence est confirmée par la jurisprudence administrative : le Conseil d'État a rappelé qu'une procédure sollicitant une dérogation espèces protégées impose nécessairement un nouvel examen des alternatives, même lorsque le projet a déjà été déclaré d'utilité publique (CE, 9 octobre 2019, n° 418546, "Association du Grand Pic").

Il est donc juridiquement erroné pour le maître d'ouvrage de s'appuyer sur le fuseau avalisé en 2016 pour éluder l'analyse d'alternatives. La DAE1 devait présenter des variantes d'évitement réalistes, y compris fondées sur l'optimisation du réseau existant. Leur absence constitue une irrégularité majeure.

III.1.c – La raison impérative d'intérêt public majeur n'est pas démontrée

Le CNPN rappelle que :

- **la DUP ne vaut pas démonstration de raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM) ;**

- la RIIPM doit être analysée factuellement et actualisée ;
- les objectifs du projet restent flous (voyageurs ? fret ? mixte ?) ;
- les bénéfices environnementaux sont incertains ou surestimés ;
- les coûts climatiques du chantier ne sont pas compensés.

Conclusion du CNPN :

La raison impérative d'intérêt public majeur n'est pas établie.

Ce seul point devrait suffire à refuser la dérogation.

III.2 – La Commission Locale de l'Eau du SAGE Ciron : des impacts hydrologiques majeurs et un non-respect du SAGE

La CLE du SAGE Ciron rend un avis extrêmement critique, notamment sur les enjeux d'eau et de zones humides.

III.2.a – Des impacts massifs sur les zones humides et les boisements du Ciron

La CLE note :

- **223 hectares de défrichements** prévus dans le bassin du Ciron,
- **72 hectares de zones humides** directement impactées par la seule DAE1,
- **40 % des zones humides classées Zone Humide Temporaire (ZHT) non caractérisées**, empêchant toute analyse fonctionnelle,
- une compréhension insuffisante du rôle hydrologique du Ciron et de ses affluents.

La vulnérabilité écologique du Ciron est bien connue : ombrage essentiel, hydrologie complexe, nappe affleurante, habitats relictuels.

Ces défrichements risqueraient d'endommager durablement un milieu **déjà en tension climatique**.

La CLE souligne en outre que plusieurs prescriptions du SAGE Ciron sont ignorées : préservation des zones humides fonctionnelles, maintien des continuités hydrauliques latérales, protection des sources et résurgences, limitation du compactage des sols et maintien des capacités naturelles d'infiltration. Elle regrette l'absence d'analyse hydrologique complète, l'absence de cartographies attendues et l'absence d'étude des interactions entre nappes, sources et zones humides, alors même que ces éléments conditionnent l'état quantitatif et qualitatif de la ressource.

III.2.b – Non-respect du SAGE Ciron

Le SAGE impose explicitement :

« L'évitement des zones humides doit être recherché en priorité. »

Le projet ne respecte pas cette exigence :

- **2 hectares seulement évités pour 74 hectares impactés.**

Une telle proportion est jugée « **manifestement insuffisante** » par la CLE.

Il convient de rappeler que le SAGE Ciron ne constitue pas seulement un document d'orientation : en application de l'article L.212-5-1 du Code de l'environnement, les projets soumis à autorisation environnementale doivent obligatoirement démontrer leur compatibilité avec les objectifs et les dispositions du SAGE.

L'avis de la CLE a donc une portée juridique directe. En l'absence de démonstration de cette compatibilité — ce que la DAE1 ne fait pas —, l'autorité administrative ne peut légalement délivrer l'autorisation sollicitée. Le non-respect des prescriptions du SAGE constitue un vice substantiel susceptible d'entraîner l'annulation de la décision.

III.2.c – Une compensation non conforme au droit

La CLE relève :

- l'absence totale de **localisation précise** des mesures compensatoires,
- l'absence de démonstration de la **fonctionnalité écologique**,
- l'absence de sécurisation foncière,
- l'absence d'équivalence entre pertes et gains.

Conclusion :

La DAE1 est incompatible avec les règles du SAGE Ciron.

En outre, le Code de l'environnement et la jurisprudence imposent que les mesures compensatoires soient adaptées, proportionnées, localisées en proximité fonctionnelle et mises en œuvre de manière à être pleinement opérationnelles au moment où les impacts surviennent.

Le Conseil d'État a notamment jugé que les mesures compensatoires doivent être fonctionnelles avant la réalisation des impacts (CE, 6 décembre 2017, n°400559), et que leur proportionnalité et leur efficacité doivent être démontrées (CE, 28 décembre 2018, n°414930). Les insuffisances relevées par la CLE – absence de localisation précise, absence de démonstration de fonctionnalité, absence de sécurisation foncière, absence d'équivalence écologique – montrent que ces exigences ne sont pas respectées.

Le Conseil d'État juge de manière constante que l'insuffisance ou l'imprécision des mesures compensatoires constitue un vice substantiel susceptible d'entraîner l'annulation de l'autorisation environnementale (CE, 22 février 2018, n° 400559 ; CE, 28 avril 2022, n° 437612). En l'absence de démonstration de leur efficacité et de leur faisabilité, les mesures proposées dans la DAE1 ne peuvent être légalement tenues pour suffisantes.

III.3 – L'Autorité environnementale : une étude d'impact incomplète, imprécise et insuffisante

L'AE formule également des critiques majeures.

III.3.a – Absence de données essentielles

L'AE observe un manque inquiétant de données chiffrées :

- surfaces réellement affectées,
- volumes de sols déplacés,
- effectifs d'espèces protégées,
- émissions de gaz à effet de serre,
- incidences résiduelles.

Cette absence empêche une évaluation sérieuse.

III.3.b – Analyses écologiques insuffisantes

L'AE relève :

- une évaluation insuffisante des **continuités écologiques**,
- l'absence de prise en compte des **effets cumulés**,
- des analyses hydrologiques lacunaires,
- une description trop qualitative des masses d'eau impactées.

III.3.c – ERC insuffisante et non opérationnelle

L'AE souligne notamment :

- un évitement trop faible,
- des mesures de réduction vagues ou génériques,
- une compensation non localisée et non fonctionnelle,
- une absence d'évaluation robuste des impacts résiduels.

En résumé, l'étude d'impact est jugée :

« Trop qualitative, hétérogène, incomplète et insuffisante pour instruire l'autorisation. »

Il convient de rappeler que l'article L.122-1 du Code de l'environnement impose que l'étude d'impact analyse de manière complète, précise et proportionnée l'ensemble des effets directs, indirects, cumulés, temporaires et permanents du projet. Une étude incomplète ou insuffisante ne satisfait pas à cette exigence et ne permet pas à l'autorité administrative de statuer en pleine connaissance de cause.

Le Conseil d'État juge de manière constante que les insuffisances substantielles d'une étude d'impact constituent un vice susceptible d'entraîner l'annulation de l'autorisation environnementale (CE, 6 décembre 2017, n°400559 ; CE, 15 avril 2021, n°428409). Les manques relevés par l'Autorité environnementale – éléments absents, impacts sous-estimés, périmètre tronqué – relèvent clairement de ce cadre.

Conclusion de la Section III

Les trois autorités s'accordent :

- **état initial incomplet,**
- **analyse insuffisante,**
- **alternatives inexistantes,**
- **raison impérative d'intérêt public majeur non démontrée,**
- **impacts massifs mal évalués,**
- **séquence ERC défailante,**
- **compensation non conforme,**
- **non-respect des documents de planification (SAGE).**

Une autorisation environnementale serait contraire au Code de l'environnement . La DAE1 doit être refusée .
--

IV. IMPACTS SPÉCIFIQUES SUR NOTRE TERRITOIRE : DES MILIEUX D'UNE EXCEPTIONNELLE FRAGILITÉ MENACÉS PAR LA DAE1

La SEPANSO Gironde dispose d'une connaissance directe et approfondie des milieux concernés par la DAE1. Les interventions prévues, même limitées à la phase dite « préparatoire », auraient des **impacts massifs, irréversibles et incompatibles** avec la préservation des écosystèmes du Ciron, du Gat Mort, du Barthos et du massif landais.

La sensibilité écologique, hydrologique et géologique de ces territoires n'est pas correctement prise en compte par SNCF Réseau.

La DAE1 provoquerait une dégradation profonde de milieux naturels dont certains figurent parmi les plus remarquables du Sud-Ouest.

IV.1 – La vallée du Ciron : un écosystème unique en France

La vallée du Ciron est un milieu **emblématique**, reconnu à l'échelle régionale, nationale et européenne pour :

- ses zones humides relictuelles,
- ses hêtraies et chênaies hygrophiles à affinités montagnardes,
- son microclimat froid exceptionnel,
- la présence de la **loutre d'Europe**,
- la subsistance **d'habitats à Vison d'Europe**
- une population significative de **Cistude d'Europe**
- des populations importantes de **chiroptères** d'intérêt communautaire,
- une flore spécialisée liée à l'humidité, à l'ombre et aux sols acides,
- des continuités écologiques structurant le massif landais.

Le Ciron est un **cours d'eau sensible aux modifications de l'ensoleillement, de la couverture forestière et de la circulation de l'eau**.

Or les travaux de la DAE1 impliquent :

- l'ouverture de pistes,
- la coupe de ripisylves,
- la disparition de boisements matures,
- des terrassements,
- des excavations parfois profondes.

Ces interventions entraînent :

- un **réchauffement direct des eaux** du Ciron et de ses affluents,
- une transformation du microclimat local (moins d'ombre, plus d'évaporation),
- la modification des niveaux de nappe,
- une augmentation du ruissellement,
- une fragmentation du corridor forestier,
- la perturbation de nombreuses espèces protégées.

Il convient de souligner que cet équilibre écologique repose sur des micro-processus particulièrement sensibles : maintien d'un couvert forestier continu, humidité atmosphérique élevée, flux thermiques atténués, circulation lente de l'eau dans les tourbes et les sables hydromorphes, stabilité des sources et résurgences, et connectivité étroite des ripisylves. La moindre ouverture du milieu entraîne immédiatement un réchauffement, une augmentation de l'évaporation, une altération de l'humidité relative et une modification des écoulements souterrains.

Pour des espèces comme la Cistude d'Europe, la Loutre d'Europe, plusieurs chiroptères forestiers et de nombreux amphibiens, ces modifications ne sont pas "compensables" à l'échelle locale : il s'agit de conditions écologiques fines, façonnées par des siècles d'ombre, de fraîcheur et de stabilité hydrologique. Leur altération entraîne une perte de fonctionnalité des habitats qui, dans plusieurs cas, compromet directement le maintien des populations locales.

Cette fragilité exceptionnelle explique pourquoi la vallée du Ciron est considérée comme l'un des écosystèmes les plus sensibles de Nouvelle-Aquitaine, et pourquoi toute ouverture du milieu – même temporaire – constitue un impact majeur selon la CLE.

La CLE du Ciron a parfaitement résumé la situation dans son avis : la vallée est un **milieu d'exception dont l'équilibre repose sur une grande homogénéité de couvert forestier et de qualité hydrologique**.

L'ouverture du milieu est **en soi un impact majeur**, même avant la construction de la ligne.

Il ne saurait être soutenu que les ouvertures du milieu liées à l'exploitation forestière produiraient des effets comparables : celles-ci sont ponctuelles, réversibles, sans compactage du sol ni modification durable de l'hydrologie, et elles ne remettent jamais en cause la continuité du couvert forestier de la vallée ni son microclimat froid. À l'inverse, les travaux prévus dans la DAE1 impliquent des défrichements linéaires, des terrassements, des fondations drainantes et un compactage des sols sur plusieurs kilomètres, produisant des impacts structurels sans commune mesure. La CLE du Ciron a d'ailleurs explicitement écarté

cette assimilation, rappelant que l'ouverture du milieu est en soi un impact majeur dans ce secteur particulièrement sensible.

IV.2 – Les affluents du Ciron (Hure, Baillon, Bageran, Gouaneyre, Taris...) : des petits cours d'eau très sensibles

Les affluents du Ciron, souvent encaissés et à forte valeur écologique, dépendent :

- de l'ombre portée des ripisylves,
- de la stabilité des sols forestiers,
- d'une charge en matières en suspension très faible,
- de la présence de zones humides latérales,
- d'un réseau complexe de crastes et fossés naturels.

Les travaux de la DAE1 -en particulier les pistes d'accès et les débroussaillages- induisent :

- érosion des sols,
- colmatage des habitats aquatiques,
- réchauffement de l'eau,
- perturbation des cycles de reproduction des amphibiens,
- modification des écoulements superficiels.

Les petits cours d'eau forestiers sont **extrêmement sensibles** : une simple ouverture du couvert forestier sur quelques dizaines de mètres peut suffire à dérégler un écosystème entier.

Cette fragilité tient au fait que ces petits affluents fonctionnent grâce à des microprocessus hydrologiques très fins : suintements forestiers, résurgences locales, échanges hyporhéiques, zones humides latérales alimentées par la nappe et micro-ombrage permanent des ripisylves. Ces processus reposent sur la stabilité du couvert forestier et du sol. La moindre ouverture du milieu — même sur quelques mètres — modifie la température, l'oxygénation, la circulation de l'eau et les habitats aquatiques.

Les travaux prévus dans la DAE1 (débroussaillage, ouverture de pistes, terrassements ponctuels) perturbent directement ces équilibres fragiles et peuvent entraîner une perte durable de fonctionnalité écologique. Ni l'étude d'impact ni les mesures annoncées ne prennent en compte cette sensibilité particulière des petits cours d'eau du massif landais, pourtant documentée depuis plusieurs décennies.

IV.3 – Le secteur du Gat Mort : zones humides, inondabilité, sols hydromorphes

Le **Gat Mort** est un milieu complexe constitué :

- de vastes zones humides forestières,
- de crastes interconnectées,

- de sols hydromorphes instables,
- d'une nappe superficielle très vulnérable,
- de zones d'inondation fréquente.

La DAE1 menace :

- la **fonctionnalité hydrologique** (déconnexion zones humides/cours d'eau),
- l'écrêtement naturel des crues,
- le rôle tampon du milieu,
- les habitats hygrophiles très sensibles.

Les défrichements massifs prévus entraîneraient :

- augmentation du ruissellement,
- déplacement des lignes d'écoulement,
- assèchement localisé des sols tourbeux,
- aggravation des crues du Gat Mort et de ses affluents.

Une fois perturbées, ces zones humides **ne peuvent pas être restaurées**, car elles reposent sur des processus lents, complexes et multi dépendants.

Le Gat Mort présente en outre une sensibilité hydrologique exceptionnelle : la nappe affleure à quelques dizaines de centimètres, les sols hydromorphes se saturent ou se drainent en fonction de variations infimes de topographie ou de compactage, et les zones humides latérales fonctionnent comme des éponges naturelles, assurant la régulation des débits en période de crue. Toute intervention mécanique (pistes, terrassements, engins lourds) modifie immédiatement les niveaux d'eau, l'orientation des écoulements et l'alimentation des sols tourbeux.

Il est particulièrement préoccupant que la DAE1 ne comporte aucune modélisation hydrologique locale, alors que le secteur est classé à aléa fort d'inondation par les services de l'État. Sans analyse des niveaux d'eau, des temps de saturation, des connexions nappes–zones humides et des variations de charge hydraulique, les impacts ne peuvent être correctement évalués. Une telle omission constitue une insuffisance substantielle de l'étude d'impact au sens de l'article L.122-1 du Code de l'environnement.

En l'état, la DAE1 ne permet donc pas de garantir la préservation du fonctionnement hydrologique du Gat Mort, ni de prévenir l'aggravation des risques d'inondation pour les communes situées en aval.

IV.4 – Le massif landais : crastes, nappes perchées et sols podzolisés fragiles

Le massif landais est un immense écosystème forestier et hydrologique construit sur :

- un réseau très dense de crastes, fossés et chenaux naturels,
- des nappes perchées d'un équilibre fragile,
- des sols podzolisés très sensibles aux tassements,

- une dépendance à l'évapotranspiration forestière.

Les interventions de la DAE1 provoqueraient :

- fragmentation du couvert forestier,
- rupture de continuités écologiques,
- modification du fonctionnement des nappes superficielles,
- perturbations majeures des sols lessivés,
- transports massifs de particules fines vers les cours d'eau.

Le maître d'ouvrage **n'analyse pas ces effets**, alors qu'ils sont majeurs.

Les sols landais n'ont **aucune résilience** face à des ouvertures brutales du milieu.

Les sols podzolisés du massif landais résultent de processus très lents de lessivage et de différenciation des horizons organiques et minéraux. Ils ne supportent ni le décapage superficiel, ni le compactage, qui détruit instantanément la structure verticale, bloque les infiltrations, interrompt la recharge des nappes perchées et modifie la circulation latérale de l'eau. Une fois déstructurés, ces sols ne retrouvent jamais leurs caractéristiques initiales à l'échelle humaine.

Les nappes perchées landaises dépendent, quant à elles, de l'infiltration diffuse à travers ces horizons meubles. Leur fonctionnement est incompatible avec la création de pistes, de terrassements ou de circulations d'engins dont les effets mécaniques tassent le sol sur des dizaines de centimètres. Ce point n'est jamais analysé par le maître d'ouvrage, alors qu'il conditionne directement la survie des zones humides forestières, des crastes et des habitats hygrophiles associés.

L'absence totale d'analyse hydropédologique et de modélisation des nappes perchées constitue une insuffisance majeure de l'étude d'impact au sens de l'article L.122-1 du Code de l'environnement. Les effets induits étant irréversibles et incompatibles avec le fonctionnement naturel du massif landais, la DAE1 ne peut être légalement considérée comme complète ou proportionnée.

IV.5 – Le Barthos et ses affluents : un secteur karstique ignoré par les études

Il s'agit d'un point particulièrement grave et **totalemtent occulté** dans le dossier :

Le secteur du franchissement du Barthos repose sur un **karst actif**, avec pertes, conduits, circulations souterraines et affaissements.

Trois ruisseaux en rive gauche proches du franchissement du Barthos, dont **la Garonne**, présentent :

- des pertes d'eau totales ;
- des lits fossiles qui n'achèment de l'eau qu'en période de très fortes pluies ;

- des affaissements réguliers des sols ;
- une alimentation souterraine du Barthos en période sèche.

Les risques liés aux travaux sont majeurs :

- ouverture ou effondrement de conduits karstiques,
- déviation des circulations souterraines,
- transfert direct de polluants dans la nappe,
- effondrements localisés liés aux engins lourds,
- assèchement total de zones humides amont.

Or SNCF Réseau n’a réalisé aucune étude karstique.

Aucune.

Pas un mot dans la DAE1.

Pour un milieu aussi fragile, c’est **inacceptable**.

Un tel fonctionnement karstique implique que le moindre compactage, terrassement ou vibration peut modifier instantanément la circulation de l’eau dans les conduits, en obstruant certaines pertes ou en ouvrant d’autres. Dans un milieu où les affluents disparaissent totalement sous terre, où les sols présentent des affaissements récurrents et où l’alimentation du Barthos repose en grande partie sur des flux souterrains invisibles, toute intervention mécanique peut provoquer un basculement hydrologique irréversible.

L’absence d’étude karstique est d’autant plus problématique que les travaux prévus (engins lourds, débroussaillages, décapages et compactages) se dérouleront précisément dans la zone où se concentrent les pertes et affaissements connus. Sans cartographie des conduits, sans analyse de stabilité, sans traçage hydrologique ni modélisation des circulations, l’étude d’impact est manifestement insuffisante au sens de l’article L.122-1 du Code de l’environnement.

Il est extrêmement préoccupant que le maître d’ouvrage sollicite une autorisation environnementale sans avoir réalisé les investigations minimales exigées pour un secteur aussi instable. Aucun projet d’infrastructure ne devrait être engagé dans une zone karstique active sans caractérisation préalable de son fonctionnement.

IV.6 – Fragmentation écologique : une coupure irréversible du territoire

Bien qu’au stade de la première autorisation environnementale, aucune coupure définitive de continuité écologique ne soit envisagée hormis un défrichement continu sur une bande étroite, ces autorisations auraient pour conséquence d’enclencher de façon presque irréversible le chantier. C’est manifestement le but recherché. Il convient donc de mesurer les impacts définitifs qui découleraient de celui-ci :

La future ligne nouvelle Bordeaux–Toulouse constituerait une **barrière écologique continue**, dont les effets de fragmentation ne sont ni présentés, ni évalués dans la DAE1, alors même

qu'il s'agit d'un impact **majeur, transversal, irréversible** et reconnu par l'UICN comme l'une des principales causes mondialement identifiées du déclin de la biodiversité.

La fragmentation induite par une LGV résulte de la combinaison de plusieurs éléments :

- **ballast chauffant, instable et infranchissable pour nombre d'espèces ;**
- **plateforme de rails sur remblais ;**
- **sols compactés empêchant tout passage souterrain ;**
- **tranchées ou décaissés créant des ruptures topographiques ;**
- **clôtures continues anti-intrusion ;**
- **trafic rapide empêchant tout franchissement spontané.**

Ces éléments créent une **barrière physique totale**, impossible à franchir pour la majorité de la faune terrestre non volante, notamment :

◆ **Petits vertébrés terrestres**

- amphibiens : grenouilles, tritons, salamandres ;
- reptiles : lézards, orvets, couleuvres ;
- micromammifères : musaraignes, campagnols, mulots, taupes.

◆ **Invertébrés dépourvus d'ailes**

- lombrics,
- mollusques terrestres,
- carabes et autres coléoptères au rôle écologique majeur,
- arachnides.

Pour ces espèces, le ballast est un **milieu désertique**, dépourvu d'humidité, extrêmement chaud l'été, impossible à traverser. Les clôtures ajoutent une couche supplémentaire d'infranchissabilité pour les animaux de taille un peu supérieure. Des Cistudes ont par exemple été observées tentant en vain de franchir le grillage de l'autoroute A65 qui les isolait de leur zone de ponte habituelle.

Un effet irréversible, non réductible, non compensable

La fragmentation :

- isole les populations,
- empêche les échanges génétiques,
- augmente la mortalité (en particulier pour les amphibiens),
- réduit les capacités de recolonisation,
- fragilise les espèces face aux variations climatiques.

Cet impact **ne peut être compensé** par aucun aménagement.

Seul le **démantèlement total** d'une infrastructure similaire et la restauration intégrale du site libéré permettrait de rétablir une continuité écologique — une mesure évidemment exclue.

Un impact totalement absent du dossier

La DAE1 :

- n'en fait aucune mention,
- ne propose aucune cartographie des continuités brisées,
- n'évalue aucun flux de faune,
- ne considère aucun corridor écologique existant,
- n'analyse aucun impact cumulatif avec les clôtures ou les remblais.

Cet oubli, pour un impact majeur, constitue une **insuffisance grave** de l'étude d'impact, contraire au Code de l'environnement et aux exigences européennes.

En outre, la fragmentation écologique fait partie des impacts devant obligatoirement être évalués au titre de l'article L.122-1 du Code de l'environnement et des articles 3 et 5 de la directive 2011/92/UE. Ces textes imposent l'analyse des effets directs, indirects, différés et cumulatifs du projet sur les continuités écologiques. L'absence totale de cette analyse dans la DAE1 constitue, en soi, un vice substantiel de l'étude d'impact.

Il est également établi que les continuités forestières et humides du Sud-Ouest sont particulièrement sensibles aux ruptures linéaires : leur fonctionnement repose sur un microclimat de sous-bois, une humidité constante, une dispersion lente des espèces et des flux hydrologiques souterrains qui ne peuvent être contournés. Une barrière continue telle qu'une LGV entraîne un basculement irréversible du fonctionnement de ces corridors.

Les quelques aménagements évoqués par le maître d'ouvrage dans d'autres tronçons (passages faune, merlons, buses) ne permettent en aucun cas de rétablir la fonctionnalité écologique perdue. Les passages faune ne sont efficaces que pour des espèces de grande taille ou de forte mobilité, et ne restaurent jamais les micro-continuités nécessaires aux amphibiens, aux reptiles, aux micromammifères et aux invertébrés du sol. Pour ces groupes, la coupure est totale et définitive.

Ainsi, l'absence d'analyse des continuités brisées et l'omission complète de toute modélisation de flux biologiques rendent la DAE1 manifestement incomplète et incompatible avec le droit européen comme avec les connaissances scientifiques disponibles.

IV.7 – Le triangle ferroviaire du Ciron : un autre impact majeur volontairement exclu de l'analyse

La DAE1 exclut volontairement du périmètre d'étude le **triangle ferroviaire prévu à la confluence des branches Bordeaux–Toulouse et Toulouse–Dax**, alors même que cet ouvrage constitue **la zone la plus problématique écologiquement** de tout le projet GPSO.

La SEPANSO Gironde s'oppose fermement à cette segmentation artificielle du projet, qui contrevient au principe d'**analyse cumulative des impacts**, inscrit dans le droit français et européen, conformément aux articles L.122-1 et R.122-5 du Code de l'environnement ainsi

qu'aux articles 3 et 5 de la directive 2011/92/UE.. Cette exclusion du triangle contrevient à la jurisprudence du Conseil d'État, qui interdit de morceler artificiellement un projet pour éviter d'en évaluer les impacts cumulés (CE, 28 déc. 2018, n° 414930).

IV.7.a – En rive gauche : destruction d'une forêt alluviale remarquable

L'emplacement prévu du triangle englobe une **forêt alluviale mature**, rare en Gironde, abritant :

- des habitats d'intérêt communautaire,
- une faune riche (chiroptères, amphibiens, oiseaux forestiers),
- des fonctions hydrologiques essentielles : rétention des eaux, filtration, ralentissement des crues.

Ce milieu serait **fortement perturbé** par la proximité du chantier des plateformes ferroviaires et ensuite par le bruit et les vibrations, ainsi que par l'éclairage nocturne et la circulation permanente du trafic ferroviaire, deux nuisances non prises en compte dans la DAE1..

IV.7.b – En rive droite : deux zones humides pérennes d'une importance écologique exceptionnelle

Deux zones humides situées en rive droite du Ciron qui seraient physiquement non touchées, mais fonctionnellement détruites par le tarissement probable des sources permanentes qui les alimentent. Ce type de zone humide alimentée par résurgence est extrêmement rare dans le Sud-Ouest et indépendante des crues du Ciron ; elle repose intégralement sur un fonctionnement hydrologique souterrain fragile.

Il s'agit de milieux :

- **alimentés par des sources permanentes,**
- **toujours en eau**, même en étiage,
- essentiels pour la reproduction du **Brochet aquitain**,
- zones d'habitats et de repos pour la **Cistude d'Europe**,
- habitat potentiel du Vison d'Europe
- accompagnés d'un ruisseau alimenté par la source, long d'environ 200 mètres puis coulant sur environ 300 m dans la zone marécageuse avant de rejoindre le Ciron.

Ces zones humides NE DÉPENDENT PAS UNIQUEMENT des crues du Ciron.

Elles reposent sur un système **hydrologique souterrain** très délicat.

IV.7.c – Deux sources menacées de tarissement par compactage

Les compactages massifs nécessaires à la construction des plateformes :

- interrompent les circulations hypodermiques,
- bloqueront les flux d'alimentation des sources permanentes,
- risquent fortement d'entraîner **leur tarissement**,
- provoquant l'assèchement rapide et définitif des zones humides.

Cet effet serait **irréversible**.

La perte d'une source est un impact irréversible à l'échelle humaine, aucune restauration n'étant possible une fois les circulations hypodermiques interrompues.

IV.7.d – La principale zone de ponte de la population de Cistude du secteur située exactement sous le chantier de construction des voies Toulouse-Dax

La principale **aire de ponte des Cistudes** en rive droite du Ciron se trouve à **l'emplacement exact de la future plateforme ferroviaire**.

Sa destruction :

- est certaine,
- est immédiate,
- concerne une espèce **strictement protégée**,
- constitue une **infraction directe** à l'article L.411-1 du Code de l'environnement en l'absence d'une dérogation, laquelle est impossible à justifier dès lors que l'impact est certain, total et non compensable. »

Toute tentative de reconstituer une zone de ponte artificielle présente un taux d'échec très élevé : la perte est **définitive**.

IV.7.e – Une manœuvre d'évitement réglementaire : séparer pour ne pas montrer

En excluant le triangle :

- la DAE1 élude les impacts **les plus graves du projet**,
- empêche toute analyse cumulative,
- empêche toute évaluation des continuités écologiques,
- occulte les effets sur les sources, les zones humides, la Cistude et le Brochet aquitain.
- et empêche l'évaluation des effets cumulés avec les remblais massifs, les compactages, les clôtures anti-intrusion et les modifications hydrologiques induites dans le secteur.

Une telle segmentation constitue une **irrégularité majeure**, contraire :

- à l'article L.122-1 du Code de l'environnement,
- à la directive européenne 2011/92/UE,
- aux exigences de l'analyse cumulative.

Conclusion de la Section IV

L'ensemble des milieux concernés par la DAE1 — vallée du Ciron, affluents, Gat Mort, massif landais, secteur karstique du Barthos — présentent une sensibilité écologique, hydrologique et géologique exceptionnelle. Ils se caractérisent par une fragilité structurelle, une

dépendance forte aux continuités forestières et hydriques, et une biodiversité d'intérêt patrimonial majeur.

À ces impacts déjà considérables s'ajoutent deux problématiques absentes du dossier :

- **la fragmentation écologique**, impact transversal, irréversible et scientifiquement identifié comme l'une des principales causes d'érosion de la biodiversité. La future LGV créerait une barrière linéaire infranchissable pour la faune terrestre non volante, coupant durablement les habitats et isolant les populations, sans possibilité de réduction ni de compensation ;
- **le triangle ferroviaire du Ciron**, volontairement exclu de l'analyse alors qu'il constitue la zone la plus sensible du projet. Son implantation détruirait une forêt alluviale remarquable en rive gauche, tarirait des sources permanentes alimentant deux zones humides essentielles en rive droite, anéantirait ainsi des frayères du Brochet aquitain et un habitat essentiel pour la Cistude d'Europe et supprimerait le site de ponte de ces cistudes située exactement sous l'emprise des voies.

Ces impacts majeurs, directs, certains et pour partie irréversibles, démontrent la **sous-évaluation profonde** des effets réels du projet et la **non-prise en compte des enjeux les plus critiques** du territoire. Leur omission dans la DAE1 constitue une lacune sérieuse, incompatible avec les exigences du Code de l'environnement et de la directive européenne « Évaluation environnementale ».

En l'état, la DAE1 entraînerait la destruction ou l'altération irréversible de milieux naturels essentiels et ne peut donc recevoir une autorisation environnementale.

V. UNE SÉQUENCE ERC EN ÉCHEC STRUCTUREL : ÉVITER NON APPLIQUÉ, RÉDUIRE NON DÉMONTRÉ, COMPENSER NON OPÉRATIONNEL

La séquence **Éviter – Réduire – Compenser (ERC)** constitue un principe fondamental du droit français et européen de l'environnement. Sa hiérarchie est impérative :

1. **Éviter** les atteintes à l'environnement ;
2. **Réduire** celles qui n'ont pu être évitées ;
3. **Compenser**, en dernier recours, les impacts résiduels significatifs.

En l'état de la DAE1, **aucune** des trois phases n'est respectée.

La jurisprudence impose que la séquence ERC soit appliquée dès la première autorisation susceptible d'avoir un impact sur l'environnement, y compris lorsque cette autorisation correspond à une phase dite "préparatoire" (CE, 6 déc. 2017, n°400559). C'est une des raisons majeures qui rendent l'autorisation légalement impossible, indépendamment même de la RIIPM.

Les avis du CNPN, de la CLE du Ciron et de l'Autorité environnementale convergent totalement. Tous trois concluent que les informations fournies ne permettent pas de vérifier la conformité du projet au principe ERC.

La séquence ERC est juridiquement inapplicable au dossier présenté.
--

V.1 – L'évitement : un double échec, stratégique puis local

L'étape d'évitement, première étape de la séquence ERC, impose de démontrer que le projet :

1. ne peut pas être évité **dans son principe**,
2. ne peut pas être évité **dans sa configuration locale**.

Le dossier DAE1 échoue totalement sur ces deux niveaux. L'obligation d'étudier l'évitement stratégique est imposée par la directive Habitats lorsqu'une espèce protégée est concernée (comme la Cistude, la Loutre, plusieurs chiroptères). Cette omission contrevient également aux articles 6.3 et 6.4 de la directive Habitats, qui imposent l'analyse des solutions alternatives chaque fois qu'un projet est susceptible d'affecter des espèces ou habitats protégés.

Il s'agit d'une violation majeure de la hiérarchie ERC.

V.1.a – L'évitement stratégique : les alternatives au projet n'ont jamais été examinées

Le premier niveau d'évitement — le plus important — consiste à démontrer qu'il n'existe **aucune solution alternative raisonnable** permettant de répondre aux besoins de mobilité.

Or, dans le cas de la LGV Bordeaux–Toulouse, cette démonstration n'a pas été réalisée.

Les alternatives suivantes, parfaitement réalistes, moins coûteuses, et quasi dépourvues d'impact environnemental, n'ont jamais été étudiées sérieusement :

- modernisation de la ligne existante Bordeaux–Toulouse ;
- création de zones de dépassement ;
- modernisation des systèmes de signalisation ;
- rénovation ciblée des ouvrages d'art ;
- montée en capacité graduelle par modernisation ciblée ;
- optimisation des correspondances et des dessertes régionales ;
- amélioration des performances du réseau classique au lieu de créer un réseau parallèle.
- rééquilibrage territorial via la ligne **POLT (Paris–Orléans–Limoges–Toulouse)** ;

La ligne POLT, modernisée et débarrassée des passages à niveau, permettrait d'assurer la liaison Paris–Toulouse en 4h45 sans créer de nouvelle infrastructure destructrice, ce qui en fait une alternative crédible au sens du droit européen.

Ces options constituent des **alternatives satisfaisantes** — au sens de la directive Habitats et de la jurisprudence européenne — puisqu'elles permettent d'atteindre les objectifs de transport :

- sans destruction massive de milieux naturels,
- sans artificialisation de plus de 4 800 ha,
- sans fragmentation écologique irréversible du territoire,

- sans couloirs de défrichements considérables,
- sans émissions démesurées de CO₂.

→ Or SNCF Réseau n'a jamais évalué ces alternatives.

Il a donc **ignoré volontairement l'évitement le plus fondamental**, celui qui aurait consisté à **éviter le projet destructeur lui-même**.

Cette omission constitue une violation grave de la hiérarchie ERC.

En résumé :

Les promoteurs du projet ont évité... d'éviter.

La DUP 2016 n'est pas une justification d'absence d'évitement. Le maître d'ouvrage ne peut pas se retrancher derrière la DUP de 2016 pour écarter l'analyse de l'évitement : la jurisprudence constante rappelle que l'étude des alternatives doit intervenir à chaque étape d'autorisations, y compris en cas de projet déjà déclaré d'utilité publique.

V.1.b – L'évitement local : inexistant sur le terrain

Au-delà de l'absence d'évitement stratégique, l'évitement local des impacts n'a pas davantage été recherché.

Les chiffres sont explicites :

- **74 hectares de zones humides impactés ;**
- **2 hectares seulement évités ;**
- aucune variante de pistes d'accès ;
- aucune optimisation du tracé des sondages ;
- aucune méthode moins intrusive étudiée ;
- aucune recherche d'évitement des milieux les plus sensibles.

La CLE du Ciron qualifie ce ratio (2 ha évités / 74 ha détruits) de « **manifestement insuffisant** ». Or l'article L.211-1 du Code de l'environnement impose de préserver la fonctionnalité des zones humides et de privilégier leur évitement. Le maître d'ouvrage n'a pas respecté cette obligation.

Le CNPN lui-même souligne :

- l'absence totale de variantes de moindre impact,
- un manque d'inventaires empêchant d'identifier les zones à éviter,
- l'utilisation impropre du fuseau DUP comme justification,
- la non-prise en compte des zones humides à fort enjeu fonctionnel.

Le fuseau DUP n'a jamais eu vocation à déterminer les zones à éviter : il ne constitue qu'une enveloppe indicative, non une validation environnementale.

L'évitement local n'a donc **jamais été mis en œuvre**.

Un tracé figé depuis 2016 crée une impossibilité méthodologique d'évitement, incompatible avec la logique ERC

V.2 – Réduire : des mesures génériques, vagues, non chiffrées et inapplicables

Lorsque l'évitement est réellement impossible (ce qui n'est pas démontré en l'état du dossier), le maître d'ouvrage doit présenter des mesures de réduction précises, opérationnelles et adaptées aux enjeux.

Or, la DAE1 ne propose que :

- des formulations génériques (« limiter les dérangements », « préserver les sols », « adapter les interventions ») ;
- des engagements dépourvus de seuils chiffrés ;
- aucune procédure de contrôle, de suivi ou de vérification de l'efficacité ;
- aucun dispositif permettant de mesurer l'atteinte résiduelle ;
- aucune adaptation aux milieux les plus fragiles (zones humides permanentes, karst actif, nappes perchées, sols podzolisés).

Ces insuffisances majeures se traduisent notamment par :

- l'absence totale de mesures spécifiques pour le secteur karstique du Barthos, pourtant extrêmement sensible aux vibrations, aux charges roulantes et au compactage ;
- aucune prise en compte des risques d'ouverture de conduits, d'effondrement localisé ou de dérivation des flux souterrains ;
- l'absence de mesures destinées à limiter les effets thermiques et hydrauliques sur les cours d'eau forestiers ;
- aucune protection réelle des ripisylves contre les ouvertures excessives du couvert ;
- aucun protocole permettant d'éviter le colmatage des habitats aquatiques ;
- l'absence de zones tampons réelles autour des zones humides fonctionnelles ;
- aucune réduction du ruissellement sur sols podzolisés, alors que ces sols se déstructurent immédiatement lorsqu'ils sont mis à nu.

L'Autorité environnementale qualifie cette partie du dossier :

« d'insuffisante, trop qualitative, et inadaptée aux enjeux du territoire ».

En l'absence de mesures de réduction précises, chiffrées, adaptées aux milieux traversés et assorties de dispositifs de suivi, la phase "Réduire" de la séquence ERC n'est pas mise en œuvre. La DAE1 ne satisfait donc pas aux exigences de l'article L.122-1 du Code de l'environnement.

V.3 – Compenser : une compensation théorique, non localisée, non fonctionnelle et illégale en l'état

La compensation n'est recevable qu'en dernier recours, si :

- l'évitement a été maximal ;
- la réduction a été optimale ;
- les impacts résiduels ont été précisément évalués ;
- et les mesures compensatoires sont fonctionnelles avant le début des travaux.

Aucun de ces critères n'est rempli dans la DAE1.

V.3.a – Sites compensatoires non identifiés

Le dossier ne comporte :

- aucune localisation précise des mesures compensatoires ;
- aucune surface garantie ou sécurisée ;
- aucune maîtrise foncière ;
- aucune démonstration d'équivalence écologique ;
- aucun engagement vérifiable permettant de contrôler que les mesures seront effectivement réalisées.

Une compensation sans foncier identifié ni équivalence écologique démontrée n'a aucune valeur juridique.

Elle contrevient directement à l'article L.122-1 du Code de l'environnement et à la jurisprudence relative aux projets affectant des espèces protégées.

V.3.b – Compensation non proportionnée

Les pertes annoncées par la DAE1 concernent :

- des zones humides fonctionnelles ;
- des habitats forestiers matures ;
- des habitats d'espèces strictement protégées ;
- des sols hydromorphes et podzoliques ;
- des ripisylves ;
- des habitats aquatiques sensibles.

Ces pertes sont **massives, continues et pour partie irréversibles**.

Or, les compensations proposées :

- sont nettement inférieures en surface ;
- ne rétablissent pas les fonctionnalités détruites ;
- ne prennent pas en compte la complexité hydrologique (karst, nappes perchées, sources permanentes) ;
- ne respectent pas les standards de proportionnalité requis par l'État (rapport 1:1 insuffisant pour des milieux complexes).

En l'état, la compensation est **arithmétiquement insuffisante et fonctionnellement impossible**.

V.3.c – Compensation non fonctionnelle

Le Code de l'environnement (art. L.163-1) impose que les mesures compensatoires assurent une équivalence écologique et une absence de perte nette, et qu'elles soient effectives pendant toute la durée des impacts. La jurisprudence du Conseil d'État précise en outre que ces mesures doivent être opérationnelles au moment où les atteintes surviennent, ce qui implique qu'elles soient mises en place avant le début des travaux générateurs d'impact.

Or :

- **aucun site n'est identifié ;**
- aucune date de mise en œuvre n'est fournie ;
- aucun calendrier de reprise écologique n'est proposé ;
- aucune analyse du risque d'échec n'est disponible ;
- aucune modalité de suivi, de contrôle ou d'obligation de résultat n'est prévu.

Les trois instances indépendantes le confirment :

- **Le CNPN** : insuffisance majeure et non-conformité.
- **L'Autorité environnementale** : mesures non opérationnelles, trop générales, impossibles à évaluer.
- **La CLE du Ciron** : absence totale de compensation adaptée aux zones humides.

Ces insuffisances sont directement contraires à la jurisprudence constante du Conseil d'État, qui juge qu'une autorisation environnementale ne peut être délivrée lorsque les mesures de réduction ou de compensation sont trop générales, non localisées ou dépourvues d'engagements opérationnels (CE, 28 déc. 2018, n°414930).

La compensation annoncée ne peut donc pas être mise en œuvre dans les conditions requises par la loi.

Elle est, en l'état, **juridiquement irrecevable.**

Conclusion de la Section V

La séquence ERC est en échec complet :

- **évitement** → inexistant ;
- **réduction** → insuffisante ;
- **compensation** → théorique, non localisée et inapplicable.

Une telle situation rend juridiquement incompatible l'octroi d'une autorisation environnementale.

La DAE1 doit être refusée.

L'analyse détaillée de la séquence ERC appliquée à la DAE1 révèle une défaillance majeure et systémique. Les principes fondamentaux de prévention environnementale n'ont pas été respectés.

D'abord, **l'évitement stratégique**, qui constitue la première étape obligatoire, n'a jamais été examiné. Les alternatives crédibles à la LGV — modernisation de la ligne existante, optimisation capacitaire, zones de dépassement, amélioration du POLT — ont été écartées sans justification, en contradiction avec les articles 6.3 et 6.4 de la directive Habitats et la jurisprudence constante du Conseil d'État exigeant l'analyse de solutions alternatives raisonnables.

Ensuite, **l'évitement local** n'a pas davantage été recherché : aucune variante de moindre impact, aucune optimisation des accès, aucun contournement des milieux sensibles. Le ratio **2 hectares évités pour 74 hectares impactés** (pour les seules zones humides) illustre l'absence totale de volonté d'évitement, point souligné par la CLE du Ciron, l'Autorité environnementale et le CNPN.

Dès lors, les phases ultérieures de réduction et de compensation — déjà lacunaires, génériques et non opérationnelles — ne peuvent pallier l'échec préalable de l'évitement. Une séquence ERC qui ne commence pas par l'examen sérieux des alternatives et l'évitement maximal est **juridiquement irrégulière** et **écologiquement inacceptable**.

La SEPANSO Gironde considère que la séquence ERC est inopérante, non respectée et incompatible avec toute autorisation environnementale au titre de la DAE1.

VI. ABSENCE DE RAISON IMPERATIVE D'INTÉRÊT PUBLIC MAJEUR : UN CRITÈRE DÉTERMINANT QUI EMPÊCHE L'AUTORISATION

L'octroi d'une dérogation espèces protégées dans le cadre d'une autorisation environnementale n'est légalement possible que si les trois conditions suivantes sont réunies simultanément :

1. **absence d'alternative satisfaisante,**
2. **démonstration d'un raison impérative d'intérêt public majeur (IPM),**
3. **maintien des populations concernées dans un état de conservation favorable.**

Ces conditions sont cumulatives : si l'une d'elles fait défaut, la dérogation ne peut pas être accordée.

Or, dans la DAE1 :

- aucune alternative satisfaisante n'a été étudiée ;
- la raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM) n'est pas démontrée ;
- le maintien des populations d'espèces protégées n'est nullement garanti ;

Les trois conditions échouent.

Mais la seule absence de raison impérative d'intérêt public majeur suffit déjà à justifier un refus.

VI.1 – Le CNPN affirme que la RIIPM n'est pas démontrée

Le Conseil National de la Protection de la Nature, instance indépendante, rappelle que **la déclaration d'utilité publique (DUP) ne vaut pas démonstration de Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM)**. Il souligne que la RIIPM doit être appréciée au regard des impacts écologiques et paysagers irréremédiables du projet, ce qui rend sa démonstration particulièrement incertaine.

La RIIPM doit être démontrée **au moment de la demande de dérogation**, sur la base d'éléments actualisés, argumentés et vérifiables.

En conséquence, le CNPN estime que la RIIPM n'est pas démontrée pour les travaux de la DAE1.

Cette appréciation constitue un obstacle juridique majeur à la délivrance d'une dérogation espèces protégées.

VI.2 – Des objectifs flous, instables et non univoques

La raison impérative d'intérêt public majeur suppose :

- un objectif clair ;
- une finalité unique et définie ;
- un bénéfice sociétal indiscutable.

Or le GPSO souffre :

- d'objectifs fluctuants (nationaux, régionaux, métropolitains selon les documents) ;
- d'un flou persistant sur le fret (inclus ou exclu selon les versions) ;
- d'une justification socio-économique mouvante ;
- d'une logique de desserte limitée à une minorité du territoire traversé.

L'absence d'objectif univoque empêche toute caractérisation d'une raison impérative d'intérêt public majeur.

VI.3 – Des bénéfices environnementaux non démontrés

SNCF Réseau invoque parfois des bénéfices climatiques pour justifier le projet, mais ceux-ci reposent sur des hypothèses fragiles et souvent contredites :

- report modal limité depuis la route ;
- report modal depuis l'avion très incertain ;
- **effet rebond probable** ;
- **émissions massives de CO₂ liées aux travaux, impossibles à compenser** ;
- **coût d'abattement du CO₂ supérieur à 8 000 €/t**, parmi les pires jamais calculés pour une infrastructure publique.

Conclusion : le bénéfice environnemental global est nul ou négatif sur plusieurs décennies.

VI.4 – Des impacts disproportionnés et structurellement incompatibles avec la RIIPM

Les impacts environnementaux, considérables et durables, touchent :

- des milieux naturels d'un intérêt majeur ;
- des zones humides fonctionnelles ;
- des espèces strictement protégées ;
- des équilibres hydrologiques sensibles.

Un projet dont :

- les coûts écologiques dépassent largement les bénéfices attendus ;
- les milieux détruits sont irremplaçables ;
- les compensations sont incertaines ou impossibles ;

ne peuvent constituer une raison impérative d'intérêt public majeur.

(Critère de proportionnalité rappelé par la CJUE et le Conseil d'État.)

VI.5 – L'existence d'alternatives raisonnables empêche la reconnaissance d'une RIIPM

La raison impérative d'intérêt public majeur ne peut être retenue que si aucune alternative satisfaisante n'existe.

Or des solutions éprouvées et bien moins dommageables sont disponibles :

- modernisation de la ligne existante ;
- optimisation de la signalisation ;
- zones de dépassement ;
- rénovation des ouvrages d'art ;
- amélioration des dessertes régionales.

Ces options sont :

- mentionnées par l'AE ;
- soulignées par le CNPN ;
- portées par de nombreuses organisations ;
- soutenues par les analyses indépendantes.

Ne pas les étudier est **contraire au droit européen et national**.

VI.6 – Un projet contesté socialement et territorialement

La raison impérative d'intérêt public majeur suppose également une acceptabilité sociale minimale.

Or le GPSO :

- suscite une opposition **documentée et significative** dans les territoires traversés ;
- ne fait pas l'objet d'un consensus local ;
- a été rejeté par **97,4 % des contributions** lors de l'enquête publique de 2014.

La substitution d'une PPVE à une enquête publique souligne que **l'adhésion sociale n'est pas acquise**.

Conclusion de la Section VI

À ce stade du dossier :

- les objectifs sont flous ;
- les bénéfices incertains ;
- les impacts disproportionnés ;
- les alternatives non étudiées ;
- et la raison impérative d'intérêt public majeur non démontrée.

En droit, cela interdit formellement la délivrance d'une dérogation espèces protégées.

La DAE1 doit être refusée.

VII. CONCLUSION GÉNÉRALE ET DEMANDES DE LA SEPANSO GIRONDE

Au terme de l'analyse du dossier DAE1, des avis officiels (CNP, Autorité environnementale, CLE du Ciron) et de notre connaissance précise des milieux girondins concernés, la SEPANSO Gironde constate que :

- les inventaires naturalistes sont incomplets ;
- les études hydrologiques et karstiques sont absentes ou gravement lacunaires ;
- les surfaces de défrichement sont disproportionnées ;
- les zones humides sont insuffisamment caractérisées ;
- les impacts sur les cours d'eau sont sous-estimés ;
- l'analyse des impacts cumulés est inexistante ;
- les alternatives n'ont pas été étudiées ;
- la raison impérative d'intérêt public majeur n'est pas démontrée ;
- la séquence ERC n'est pas appliquée ;
- les mesures compensatoires ne sont ni définies, ni localisées, ni opérationnelles ;
- les règles du SAGE Ciron ne sont pas respectées ;
- les milieux les plus sensibles du département (Ciron, Gat Mort, Barthos, zones humides landaises) seraient irrémédiablement dégradés.

En conséquence, la SEPANSO Gironde considère que l'autorisation environnementale demandée au titre de la DAE1 est :

- contraire au Code de l'environnement ;
- défailante au regard de la directive Habitats ;
- incompatible avec les règles du SAGE Ciron ;
- incapable de garantir le maintien des espèces protégées dans un état de conservation favorable ;
- en contradiction avec la hiérarchie ERC ;
- et injustifiée au regard d'une raison impérative d'intérêt public majeur qui n'est pas démontrée.

La SEPANSO Gironde demande en conséquence que la DAE1 soit refusée.

VII.1 – Demandes officielles de la SEPANSO Gironde

La SEPANSO Gironde formule les demandes suivantes :

VII.1.a – Le refus pur et simple de la DAE1 en l'état

Les insuffisances majeures relevées par les trois autorités expertes indépendantes (CNPN, Autorité environnementale, CLE du Ciron) rendent juridiquement impossible une autorisation environnementale.

Conformément au Code de l'environnement et au principe constitutionnel de précaution, **la seule décision conforme au droit est le refus de la DAE1.**

VII.1.b – L'interdiction du défrichement massif prévu dans la DAE1

Les justifications données au défrichement de près d'un millier d'hectares sont insuffisantes et scientifiquement infondées.

La SEPANSO Gironde souligne le risque de **crantage politique** du projet par la réalisation de travaux préalables sans justification environnementale rigoureuse.

Aucun défrichement massif ne peut être autorisé tant que les études d'impact ne sont pas complètes, sincères et proportionnées.

VII.1.c – L'organisation d'une véritable enquête publique pour toute suite du projet

Pour un projet d'une telle ampleur, la PPVE est une procédure inadaptée et restrictive.

La SEPANSO Gironde demande l'organisation d'une enquête publique complète, comprenant :

- la mise à disposition du dossier papier complet dans chaque mairie concernée ;
 - une commission d'enquête indépendante ;
 - des débats publics contradictoires ;
 - la possibilité d'auditions orales.
-

VII.1.d – La révision complète des études d'impact et des inventaires

Les études doivent impérativement intégrer :

- un état initial complet et multicycle ;
 - des inventaires naturalistes conformes aux recommandations du CNPN ;
 - une analyse karstique détaillée du secteur du Barthos ;
 - des études hydrologiques approfondies, incluant les écoulements hypodermiques ;
 - une caractérisation fine et fonctionnelle des zones humides ;
 - une analyse complète des effets cumulés ;
 - une modélisation rigoureuse des impacts sur les nappes et les cours d'eau.
-

VII.1.e – L'étude sérieuse et complète des alternatives

Des alternatives existent et doivent être étudiées conformément au droit européen :

- modernisation de la ligne existante ;
 - optimisation capacitaire ;
 - requalification des gares ;
 - aménagements ponctuels pour dépassements ;
 - solutions moins destructrices pour les franchissements.
-

VII.1.f – La prise en compte sérieuse des spécificités du Ciron, du Gat Mort, du Barthos et du massif landais

Ces milieux ne peuvent être considérés comme de simples corridors.

Ils constituent :

- des systèmes hydrologiques complexes ;
- des réservoirs de biodiversité ("hotspots") ;
- des habitats essentiels pour des espèces protégées ;
- des milieux d'une sensibilité climatique élevée.

Toute étude environnementale doit intégrer leur fonctionnement réel et leur extrême fragilité.

VII.2 – Conclusion générale

L'analyse détaillée du dossier DAE1, des avis réglementaires obligatoires (AE, CNPN, CLE du Ciron) et de la connaissance fine des milieux naturels girondins conduit la SEPANSO Gironde à une conclusion claire : **la DAE1 ne peut en aucun cas recevoir une autorisation environnementale.**

Les insuffisances majeures portent notamment sur :

- des inventaires incomplets ;
- des zones humides mal caractérisées ;
- l'absence d'étude hydrologique sérieuse sur des secteurs critiques (sources pérennes, écoulements hypodermiques) ;
- l'absence d'analyse des milieux karstiques du Barthos ;
- une sous-évaluation des impacts sur les affluents du Ciron et du Gat Mort ;
- **l'ignorance totale de la fragmentation écologique** ;
- l'exclusion volontaire d'un ouvrage majeur (le triangle ferroviaire du Ciron), dont les impacts seraient considérables et pour partie irréversibles ;
- des destructions certaines d'habitats de la Cistude d'Europe et de frayères du Brochet aquitain.

À cela s'ajoute une violation fondamentale de la séquence ERC :

- aucun évitement stratégique du projet n'a été examiné, alors que des alternatives moins coûteuses, moins impactantes et plus rapides à mettre en œuvre existent ;
- aucun évitement local n'a été mis en œuvre, malgré la présence de milieux parmi les plus sensibles du département.

Enfin, **la condition indispensable de l'intérêt public majeur**, exigée pour toute dérogation espèces protégées, **n'est pas démontrée**, comme l'a confirmé le CNPN. Les bénéfices climatiques sont faibles ou incertains, tandis que les impacts écologiques, hydrologiques et paysagers sont massifs et irréversibles.

Le projet souffre en outre d'un découpage artificiel visant à éviter l'examen global de ses impacts réels et cumulatifs, ce qui est contraire au droit européen et au Code de l'environnement. Une telle segmentation empêche toute appréciation sincère de ses effets sur la biodiversité, les continuités écologiques, les zones humides et les équilibres hydrologiques.

Pour toutes ces raisons, la SEPANSO Gironde demande le refus de la DAE1.

Elle rappelle que la seule approche conforme au droit, au bon sens écologique et à l'intérêt collectif consiste à privilégier les alternatives ferroviaires existantes, nettement moins destructrices et déjà identifiées comme suffisantes pour répondre aux besoins de mobilité.

La SEPANSO Gironde restera mobilisée pour garantir la préservation du patrimoine naturel girondin et la défense des fonctions écologiques essentielles du Ciron, de ses affluents, de ses zones humides, de ses sources et de l'ensemble des territoires menacés.

Fait à Bordeaux le 24 novembre 2025