

## **Après le coup d'arrêt sur l'A69, l'impact environnemental sera-t-il pris en compte sur la LGV Bordeaux-Toulouse-Dax ?**

Par Pierre Recarte, vice-président du CADE.

« L'autorisation donnée à certains projets donne une impression d'érosion de l'État de droit au détriment de la protection de l'environnement » expliquait devant une commission d'enquête parlementaire, le 26 mars 2024, M. Philippe Ledenvic, ancien président de l'Autorité environnementale (Ae).

Effectivement, l'Etat et les maîtres d'ouvrage ont une propension à s'affranchir des avis autorisés sur l'impact environnemental pour mettre rapidement en chantier leurs projets. Ils tablent sur les lenteurs de la justice. « Passer en force » pour rendre un projet irréversible, tel est l'objectif poursuivi.

### **L' A69 : la parfaite illustration**

Le projet d'autoroute entre Castres et Toulouse est associé à des impacts dévastateurs sur l'environnement et la biodiversité.

Les experts de l'autorité environnementale font ce sévère constat : « De façon générale, ce projet routier, initié il y a plusieurs décennies, apparaît anachronique au regard des enjeux et ambitions actuels de sobriété, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution de l'air, d'arrêt de l'érosion de la biodiversité et de l'artificialisation du territoire, d'évolution des pratiques de mobilité et leurs liens avec l'aménagement du territoire. La justification de raisons impératives d'intérêt public majeur du projet au regard de ses incidences sur les milieux naturels apparaît limitée. »

Malgré les critiques, les avis négatifs d'organismes indépendants (Commissariat général à l'investissement, Conseil national de protection de la nature, Autorité environnementale...), l'autorisation environnementale est délivrée en mars 2023 par les préfets de la Haute-Garonne et du Tarn.

La justice vient de l'annuler en 2025 !

### **Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest : un sort analogue ?**

SNCF Réseau a réalisé une étude d'impact unique pour tout le GPSO en 2014. Elle est présentée identique neuf ans après, avec les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT), composante essentielle du projet. L' Ae le déplore et refuse de donner son avis car « quel que soit le périmètre retenu pour le projet (GPSO ou AFNT), les réponses pour de nombreux items du code de l'environnement sont obsolètes ou incomplètes ». « Le dossier, en se focalisant sur une approche réglementaire datée, est incomplet sur de multiples questions de fond (contenu du projet, artificialisation, gaz à effet de serre, milieux naturels) »

Suit un flot de critiques : « Les thématiques sont abordées rapidement et de façon superficielle, sans aucune quantification. Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation ne sont définies que qualitativement, voire renvoyées à des études ultérieures. »

L'Ae rappelle que de nouvelles études acoustiques étaient annoncées. Dix ans après, le dossier ne définit aucune mesure supplémentaire ! Les incidences du bruit pendant les huit ans de chantier « sont très peu étudiées ».

Les mesures pour réduire les risques vibratoires dus au passage des trains, ne sont toujours pas précisées. Concernant la qualité de l'air, l'Ae signale que « le traitement de cet enjeu est anormalement faible pour une infrastructure de transport. »

Ses conclusions sont cinglantes : « L'Ae ne pourra instruire ce dossier que s'il lui est de nouveau présenté avec une étude d'impact actualisée selon les dispositions des articles L. 122-1-1 III et R. 122-5 du code de l'environnement. »

Au même moment, le Conseil national de protection de la nature (CNP), instance d'expertise scientifique rattachée au ministère de la Transition écologique, estime que les mesures d'évitement et de compensation sont « *mal évaluées* » et que des conclusions solides ne peuvent en être tirées.

Quelle prise en compte par l'Etat ?

Contournant la difficulté, Pierre-André Durand, préfet de la Haute-Garonne, signe le 9 février 2024 l'autorisation environnementale nécessaire aux aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT) et le préfet de la Gironde, Étienne Guyot, signe le 18 octobre à son tour un arrêté pour permettre les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB).

En référé, les tribunaux administratifs ne suspendent pas les aménagements ferroviaires et jugeront sur le fond dans un ou deux ans... Ils n'ont pas suivi l'argument d'une avocate : « *La poursuite du chantier va générer un risque financier colossal. Il faut s'arrêter maintenant plutôt que dans un an et demi [...] pour éviter de se retrouver dans la situation de l'A69* ».

Les promoteurs du projet, l'Etat en tête, prennent des risques et fustigeront les opposants s'ils obtiennent gain de cause.

Sophie Primas, porte-parole du gouvernement, nous dénigrera-t-elle encore en nous traitant de « *professionnels de l'opposition déconnectés des enjeux locaux*<sup>1</sup> » prenant « *en otage* » le GPSO ?

---

<sup>1</sup> Déclaration à Arcachon 11 avril 2025.