



Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest



Retrouvez l'intégralité
de ce rapport en scannant
ce QR Code

Synthèse en date du 02/10/25

**de l'avis de l'Autorité environnementale sur
les investigations préalables à l'opération
de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse
(LNBT) du projet des lignes nouvelles
du Sud-Ouest (LNSO)**

Avis n°Ae : 2025-098

adopté lors de la séance du 25 septembre 2025



Autorité environnementale

L'autorité environnementale a rendu son avis sur le dossier de demande d'autorisation environnementale (DAE) portant sur les opérations préalables du projet LNSO, et notamment sur la demande de défrichement pour les recherches archéologiques et pour les sondages géotechniques nécessaires à la conception des futurs ouvrages.

Ce dossier de DAE est très volumineux : plus de 26 000 pages.

L'avis de 82 pages soulève les très nombreux impacts des travaux sur l'environnement et les insuffisances de la DAE, notamment sur la question forestière.

1. Une demande de défrichement surdimensionnée et anticipée

L'AE souligne clairement que la demande de défrichement est déséquilibrée à ce stade et va à l'encontre du principe de l'évitement des impacts.

Extraits :

« Le projet entraîne une consommation agricole et sylvicole d'une ampleur significative » **page 44**

« Pour la sylviculture, environ 2 827 ha de forêts sont concernés, à 97% privées et à 99% productives. Le projet fragmente les massifs, fragilise les lisières, accroît les risques de chablis et de dépérissement, et interrompt des dessertes essentielles. Il perturbe aussi le réseau de défense des forêts contre l'incendie (DFCI), alors que les risques d'incendie sont élevés dans le massif landais » **page 45**

« L'autorisation demandée est surdimensionnée par rapport aux besoins réels des investigations, ce qui revient à anticiper un défrichement définitif et à maintenir des surfaces en milieux ouverts pendant plusieurs années, en contradiction avec la logique de réduction à la source des incidences et en augmentant les risques d'incendie et d'érosion » **page 46**

« De plus, les défrichements liés aux premières investigations entament déjà la cohérence de l'évitement, alors que les travaux lourds interviendront plus tard sur les deux tiers du tracé : ce décalage temporel crée un risque que des milieux soient détruits par étapes, compromettant ainsi l'efficacité de la stratégie initiale » [page 37](#)

2. Des lacunes dans la prise en compte des impacts réels du projet

2.1 Carences dans l'application de la séquence ERC

L'Ae souligne que la démarche ERC n'est pas correctement appliquée, et les gains écologiques prévus dans le cadre de la compensation projetée restent insuffisants.

Extraits :

« Au-delà de chaque thématique, on observe que la séquence ERC reste encore trop peu déclinée : l'évitement reste encore minoritaire, la réduction est mieux développée mais repose trop sur la rigueur des chantiers, et la compensation est fragilisée par son caractère partiel et différé » [page 38](#)

« Enfin, l'apurement de la dette, voire les gains écologiques n'ont pas encore été consolidés et reposent largement sur des hypothèses, ce qui rend incertain le respect du gain, ou à tout le moins de l'équivalence écologique annoncée » [page 54](#)

« Les travaux préparatoires auront des conséquences multiples sur la faune » [page 56](#)

2.2 Une minimisation des impacts sur la biodiversité

L'Ae relève que l'étude de l'état initial ne prend pas en considération les effets cumulés avec les autres infrastructures. Par ailleurs l'Ae estime que l'enjeu environnemental lié à certaines espèces est largement sous-évalué.

Extraits :

« L'étude d'impact ne traite pas, à ce stade, de façon complète (état initial, analyse des incidences, mesures ERC) de toutes les composantes du projet liées aux autres maîtres d'ouvrage telles que la création des sous-stations du réseau électrique dédiées aux lignes nouvelles et leurs raccordements sous maîtrise d'ouvrage de RTE » [page 18](#)

« La pression d'inventaire demeure inégale : certains secteurs sont seulement repérés de manière sommaire, ce qui conduit à une sous-estimation des enjeux » [page 25](#)

« Toutefois, plusieurs limites apparaissent. Dans de nombreux cas, les critères environnementaux sont qualifiés de « peu » ou « non discriminants », ce qui a pour effet de trop minorer leur rôle dans les décisions finales, au profit des considérations techniques et financières » [page 34](#)

« Les effets combinés avec d'autres infrastructures (autoroutes A62 et A65, zones d'urbanisation, projets connexes) restent évoqués de façon trop générale alors qu'ils représentent un facteur de pression décisif dans ce territoire déjà largement anthropisé » [page 34](#)

« certaines espèces protégées et menacées, comme la Fauvette pitchou, le Fadet des laïches ou plusieurs odonates, sont ainsi abaissées à un enjeu «fort» car jugées «communes» dans le massif des Landes de Gascogne (leur spot de biodiversité), alors qu'elles devraient être classées en enjeu «très fort» compte tenu de leur statut et de la nature du projet et des incidences attendues » [page 36](#)

3. Reconnaissance de l'importance du massif des Landes de Gascogne

3.1 Enjeux du massif

L'Ae rappelle le rôle central, pourtant minimisé dans le DAE, de la sylviculture sur notre territoire, et attire l'attention sur les pressions déjà subies par notre massif.

Extraits :

« Le massif landais occupe quant à lui une place centrale pour la sylviculture. Dans les autres secteurs, des boisements plus diffus (ripisylves, haies, bosquets) jouent un rôle complémentaire à la fois productif, paysager et écologique » [page 19](#)

« L'Ae recommande, au plus tard pour la DAE3 de LNBT, d'identifier avec précision les zones les plus sensibles en termes d'aménagement du territoire et d'occupation de l'espace, liées aux exploitations agricoles et forestières déjà fragilisées (morcellement, vulnérabilité climatique) et de mettre en évidence les zones déjà soumises à des pressions cumulatives en termes d'aménagement de l'espace » [page 20](#)

« L'état initial décrit ces risques mais de façon trop sommaire » [page 23](#)

3.2 Un massif trop peu reconnu comme réservoir de biodiversité par la DAE

L'Ae souligne l'importance écologique du massif landais, contrairement à la DAE.

Extraits :

« Le massif landais est dominé par les pinèdes de pin maritime, qui représentent plus de 70% des surfaces boisées, mais il conserve localement des clairières de landes humides et mésophiles, des ripisylves et près de 400 lagunes naturelles qui jouent un rôle majeur de refuge pour la flore et la faune » [page 23](#)

« Dans le massif landais, la continuité forestière, quasi ininterrompue sur des dizaines de kilomètres, offre un corridor de grande échelle pour les rapaces, les cervidés et les chauves-souris forestières » [page 29](#)

« Dans le massif landais, les lagunes intraforestières (petites dépressions souvent relictuelles) constituent des micro-réservoirs de biodiversité, abritant des communautés végétales spécifiques et régulant l'humidité locale dans un paysage dominé par les pinèdes » [page 25](#)

et pourtant...

« Les milieux sylvicoles sont en outre sous-valorisés : les pinèdes de pin maritime sont présentées comme des habitats banals, alors que leur sous-étage, composé de landes, mégaphorbiaies et ripisylves, abrite de nombreux habitats communautaires qui ne sont pas hiérarchisés à leur juste importance. Les requalifications d'habitats » [page 24](#)

« Les milieux sylvicoles sont considérés comme ordinaires, alors qu'ils abritent en sous-étage des cortèges patrimoniaux qui ne sont pas détaillés » [page 26](#)

« Aucune analyse dynamique n'est proposée : ni la régression, ni la colonisation, ni les effets des changements agricoles ou sylvicoles ne sont pris en compte » [page 26](#)

« À ce stade, l'état initial, même à l'échelle de l'opération, sous-estime l'importance floristique du tracé et ne fournit pas les éléments nécessaires pour apprécier correctement la sensibilité du projet » [page 26](#)

4. Un impact carbone du projet trop peu étudié

L'Ae déplore l'absence d'études sur les gaz à effet de serre (GES), malgré l'ambition affichée de GPSO de contribuer de façon majeure à la mobilité durable.

Extraits :

« Le sujet des émissions de GES ne figure pas dans la synthèse des enjeux environnementaux présentée en conclusion de l'état initial, ce qui est en contradiction avec l'objectif affiché pour le projet LNSO de contribuer à une mobilité durable » [page 20](#)

« Il a été affirmé aux rapporteurs que la contribution du projet à la réduction des émissions de GES constituait un objectif majeur, mais ceci ne transparaît que très peu à ce stade dans le dossier, compte tenu du peu de détails fournis » [page 61](#)

« Les explications fournies pour le bilan carbone de l'opération sont confuses et ne permettent pas au lecteur de comprendre les hypothèses qui ont été utilisées » [page 63](#)

La Commission Locale de l'Eau (CLE) du Syndicat Mixte d'Aménagement du Bassin Versant du Ciron a rendu un avis défavorable sur la DAE le 14 août 2025.

<http://www.maisondelaforet-sudouest.com/wp-content/uploads/2025/10/Syndicat-BV-ciron.pdf>

Le Conseil National de Protection de la Nature a également rendu un avis défavorable le 9 septembre 2025.

https://www.avis-biodiversite.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2025-06-13b-01041_gpso_travaux_ligne_nouvelle_bordeaux-toulouse_avis_du_09_2025.pdf