

LGV Bordeaux-Toulouse-Dax : aménager la compensation écologique, un défi de taille aux résultats incertains

Par Nicolas Laplume - gironde@sudouest.fr

Cette obligation peut être un vrai casse-tête pour les aménageurs. Dans le cadre du Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) et de la création d'une Ligne grande vitesse (LGV) Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, SNCF Réseau doit suivre la procédure ERC (éviter, réduire, compenser), inscrite dans la loi de reconquête de la biodiversité. Des mesures sont prises pour compenser la nature détruite lors de la conception de la ligne, dans une zone géographique proche : il s'agit de la compensation écologique.

Face aux opposants au projet, qui dénoncent entre autres la destruction de la nature sur le tracé de la ligne, les aménageurs rappellent qu'ils respectent à la lettre la procédure de compensation. Mais cette mesure, souvent très coûteuse, entre le financement des études, la réalisation des travaux, le suivi et les ajustements sur le long terme, n'est pas si simple à mettre en place et les résultats sont incertains. Exemple avec la LGV Bordeaux-Tours, mise en service en 2017.

Foncier et coûts

Pour compenser l'impact sur la biodiversité (223 espèces protégées, végétation, forêts...) du chantier de la LGV Bordeaux-Tours (2012-2017), le concessionnaire Lisea (filiale de Vinci) avait dû batailler pour trouver 3 800 hectares de sites de compensation proches du tracé. « Il est très difficile de convaincre des propriétaires et des agriculteurs de racheter leur terre ou de signer des conventions avec eux pour faire de la compensation. Cela dépend de la sensibilité écologique de chacun », selon Thierry Charlemagne, directeur environnement pour Lisea et Vinci concessions.

Cela dépend surtout du prix et du contrat proposé. Deux tiers sont des contrats de conventionnement écologique signés avec des exploitants, qui s'engagent à mettre en place des mesures compensatoires sur leur parcelle en échange d'indemnités (qui peuvent monter jusqu'à 600 euros par an et par hectare). Par exemple, pour éviter de broyer les oeufs d'oiseaux qui nichent dans les champs avant leur éclosion, un agriculteur va retarder sa moisson à la fin du mois d'août (avec un rendement moindre par rapport à juillet).

Lisea a également acheté des parcelles de landes humides ou sèches pour réaliser des travaux de restauration, dont la gestion a été confiée aux conservatoires d'espace naturel de Nouvelle-Aquitaine et du Centre-Val-de-Loire. Des contrôles sont menés tous les ans pour assurer le suivi. Mais tout cela a un coût, qui peut vite faire grimper le budget initial.

« Le coût de la gestion des mesures compensatoires a été évalué entre 100 et 200 millions d'euros sur cinquante ans (la durée de la concession, NDLR). Le coût final va surtout dépendre de l'efficacité des mesures. S'il faut trouver d'autres sites ou mettre en place des mesures correctives, on sera plus proche des 200 millions », explique Thierry Charlemagne, qui précise que « le coût ne permet toutefois pas d'évaluer l'efficacité des mesures ».

Quelle efficacité ?

Justement, dix ans après la mise en place des premières mesures compensatoires, le bilan est pour l'instant en suspens. La publication du rapport Bianco (Bilan initial de l'analyse des compensations écologiques) remis en 2022 par Lisea aux services de l'État, se fait attendre. Il est toujours en phase d'instruction. Mais selon un bilan intermédiaire publié en 2019, les mesures ont entraîné un retour rapide de la faune, avec néanmoins des résultats « plus mitigés » sur la flore.

« Selon les écosystèmes, cela peut être très difficile de compenser, car il y a plein de facteurs et aléas naturels ou météorologiques qu'on ne peut pas anticiper. Dans le cas des forêts, l'écosystème est tellement complexe qu'il est impossible de le reproduire à l'identique ailleurs. Et il faudrait plusieurs décennies voire siècles pour voir si cela a vraiment fonctionné », explique Jonathan Lenoir, chercheur au CNRS, spécialisé dans la biodiversité des forêts.

« Sur le milieu forestier, nous n'avons pas de réponses aussi efficaces, car le temps est très long », confirme Thierry Charlemagne. D'autant que la durée des mesures compensatoires, fixée à cinquante ans (jusqu'en 2061), ne suffira certainement pas. Que deviendront les sites compensés après l'échéance ? « Nous avons bien conscience de ces difficultés, mais cinquante ans, c'est déjà pas mal. On se donne toutes les chances de réussir et cela reste tout de même profitable à bon nombre d'espèces », estime-t-il.

Le préfet de Gironde Étienne Guyot confirme le calendrier du projet ferroviaire et son plan de financement. Et prévient les opposants : « Il ne faut pas minorer » les 26 collectivités partenaires du projet

Dans le cas de la future LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, dont la procédure de compensation sera cette fois entièrement financée par de l'argent public, il faudra composer avec tous ces enjeux, tandis que les mesures de compensation devraient concerner entre 1 000 et 1 750 hectares au moins.

[Cet article est paru dans Sud Ouest \(site web\)](#)