

François PERES
Saint Julien
47700 FARGUES SUR OURBISE
☎ 33-(0)5 53 93 76 26
✉ peresfrancois@yahoo.fr

PROJET DE CRÉATION D'UNE LIGNE À GRANDE VITESSE ENTRE BORDEAUX ET TOULOUSE

DÉBAT PUBLIC

NOTE D'OBSERVATIONS

Les différents dossiers de Réseau Ferré de France (RFF), les avis des institutionnels (dont j'ai eu communication) et les compte rendus des débats relatifs au Projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) entre BORDEAUX et TOULOUSE ont retenu toute mon attention (en particulier pour tout ce qui concerne le département du Lot et Garonne) et appellent de ma part quelques remarques ou commentaires personnels.

1- L'opportunité de création de la LGV

La complémentarité qu'il faut rechercher entre les différents modes de transport, et principalement la nécessité d'augmenter le trafic par fer en réduisant - si possible - celui de la route, impose que nous disposions d'un réseau ferré efficace. La ligne actuelle entre BORDEAUX et TOULOUSE est largement insuffisante pour cet objectif et une simple modernisation ne permettrait pas de l'atteindre. La création d'une LGV entre les deux métropoles du Sud-Ouest est une opportunité qu'il faut exploiter car elle permet d'améliorer les liaisons entre PARIS et ces deux villes mais également entre PARIS et les deux autres préfectures de la vallée de la Garonne. Mais cette LGV ne peut avoir pour seule finalité les liaisons entre PARIS et les deux régions du Sud-Ouest : elle doit être impérativement conçue comme étant le premier tronçon d'une liaison rapide entre le Sud-Ouest et la Méditerranée (dont l'Espagne et l'Italie) ainsi que la vallée du Rhône (et au-delà la Suisse et le Sud de l'Allemagne) ; sa conception doit s'orienter résolument vers une ligne très rapide qui réponde donc à cet objectif et non être le simple tronçon terminal d'une des liaisons PARIS/Province privilégiant la desserte du centre ville de tous les chefs-lieux des départements de la vallée de la Garonne.

2- Le Tracé entre BORDEAUX et AGEN

2.1 – L'option Sud doit être privilégiée

Les études de RFF indiquent que le tracé Sud présente de nombreux avantages sur les deux autres options, dont un tronc commun entre deux lignes au départ de BORDEAUX ainsi que la faible occupation humaine de l'espace, une topographie peu marquée, la présence de la forêt landaise et des contraintes économiques et environnementales plutôt moins fortes à partir de LANGON jusqu'au retour dans la vallée de la Garonne. Il s'en suit une sensible réduction d'investissement par rapport aux deux autres tracés (économie de 500 Millions d'Euros) qui donne à RFF un argument fort pour le privilégier. Bien que résidant dans une commune entièrement comprise dans la bande des 10 km de ce tracé Sud (mon domicile étant exactement dans l'axe de la bande) je partage la préférence de RFF essentiellement (mais non exclusivement) par le fait que les modalités de financement du projet

impliquent une forte participation des collectivités locales donc de tous les contribuables des régions et départements traversés. Mais je suis aussi conscient des inconvénients, voire des nuisances, qu'il peut provoquer dans une zone dont j'apprécie (comme beaucoup d'autres) les paysages, le calme et la qualité de vie. Il est donc indispensable de prévoir, dès le stade de l'actuel débat public, la mise en œuvre dans tout le tracé de la LGV entre LANGON et la vallée de la Garonne des compensations qui aillent au delà de celles qui sont habituellement retenues en y consacrant une petite part de l'économie réalisée sur les travaux par rapport aux deux autres options.

2.2 – Concevoir un aménagement harmonieux du territoire

Une majorité des communes de la forêt landaise souffre actuellement d'un isolement et d'un manque flagrant d'activités économiques. La LGV qui est un élément de l'aménagement du territoire dont la première efficacité se fera sentir au niveau des grandes villes (qui sont déjà favorisées) doit apporter aux petites communes rurales traversées l'occasion de développer quelques activités économiques dans des secteurs porteurs et pérennes, mais aussi de leur permettre de réaliser des équipements et des investissements ou le rattrapage d'entretien du patrimoine que leur budget ne permet pas aujourd'hui. Ainsi il serait tout à fait souhaitable que les premières études de RFF qui suivront la décision sur le tracé portent sur les possibilités d'accompagnement des communes traversées pour améliorer les conditions de vie des habitants (sans doute la téléphonie, Internet...pour les quelles elles sont très défavorisées, et également les possibilité d'accès plus aisées à la culture etc.), permettre la remise en état et la mise en valeur du patrimoine bâti public (en priorité le patrimoine historique surtout lorsqu'il est rare) ainsi que les sites remarquables, créer des activités économiques adaptées au contexte local ou/et permettant une forte valeur ajoutée aux ressources locales ; le développement de l'accueil et du tourisme *vert* s'appuyant sur les potentialités locales font partie des voies à explorer à conditions de privilégier des solutions originales s'appuyant sur une présence régulière de personnes extérieures à la région, dans le cadre du thermalisme par exemple.

L'aménagement du territoire impose enfin que les zones agricoles qui ne représentent qu'un faible pourcentage de la surface des communes situées dans la forêt landaise, soient préservées : les secteurs agricoles traditionnels, généralement situés autour des zones bâties (villages ou hameaux), sont visés en première priorité ; les zones agricoles créées récemment (entre 1950 et 1980) sur des îlots défrichés au milieu de la forêt ont un intérêt moindre et peuvent être compensées - si nécessaire - par quelques défrichements complémentaires.

2.3 – Un aménagement foncier adapté au massif forestier landais

Le problème majeur que posera un tracé de la LGV selon l'option Sud est la coupure faite dans le massif forestier avec toutes ses conséquences défavorables en matière de gestion forestière. La première compensation à apporter est un aménagement foncier qui fasse que toute unité de gestion forestière d'un même propriétaire soit regroupée d'un seul côté de la LGV. Pour remplir cet objectif un aménagement foncier forestier (remembrement par exemple) sera indispensable ; afin de faciliter cet aménagement foncier l'acquisition d'une *masse de manœuvre* devra être engagée le plus tôt possible afin de bénéficier du potentiel habituel de mise en vente de surfaces forestières et donc d'un prix normal de marché. Il est bien entendu que dans le cas où le tracé de la LGV devrait passer sur des parcelles agricoles des mesures de compensations adaptées devraient être également mises en œuvre.

Tout aménagement foncier devra être complété par un rétablissement de la continuité d'un maximum de chemins afin de faciliter la gestion de la forêt et lutter contre les incendies.

2.4 – La sauvegarde des espaces naturels sensibles ou protégés

Le tracé selon l'option Sud coupe une zone dont l'équilibre biologique est relativement récent et résulte des campagnes intensives de plantations de pins maritimes au milieu du XIX^{ème} siècle. Cet équilibre dépend par ailleurs très fortement de l'intervention humaine dans la mesure où l'exploitation (par coupes rases) et le renouvellement de la forêt (par semis ou plantations) s'appuient essentiellement sur des considérations économiques. Il n'en demeure pas moins vrai que la forêt landaise présente un grand intérêt en matière écologique comme toute zone forestière où les activités économiques sont réduites et la présence humaine plutôt limitée. Ainsi des espèces animales et végétales s'y sont implantées et s'y développent dans d'excellentes conditions ce qui a

justifié - entre autres - la délimitation de zones « Natura 2000 ». Le tracé Sud de la LGV traversera plusieurs de ces zones - dont pour ce qui concerne la commune de FARGUES SUR OURBISE les vallées de l'Avance et de l'Ourbise - dont la protection est absolument indispensable. Une attention particulière sera portée à la vallée de l'Avance classée pour une espèce animale : il est impératif que la remblai qui sera inévitablement implanté dans cette vallée pour le passage de la ligne soit conçu de façon à ne perturber en aucune manière les conditions de vie et de déplacement de l'espèce concernée (et des espèces d'accompagnement même si celles-ci ne font pas partie du classement) ; une attention marquée devra être portée à la protection du milieu et des espèces pendant les travaux car il s'agira du moment certainement le plus délicat en raison de la présence d'engins et l'apport massif de matériaux. L'étude d'impact devra permettre de recueillir des éléments très précis sur la présence des espèces et proposer les moyens de les conserver (et mieux de les développer) et de définir les mesures de protection à prendre pendant le chantier.

Le tracé Sud coupe également des périmètres de protection de captages pour l'alimentation en eau potable de villes ou villages. C'est encore le cas des vallées de l'Avance et de l'Ourbise, ainsi que d'une partie importante de leur bassin versant, pour l'alimentation de la Ville de CASTELJALOUX et celle des communes du Syndicat de DAMAZAN-BUZET. Des mesures seront prises pour protéger durablement ces ressources, surtout pendant les travaux (phase délicate due aux terrassements) : la solution la plus efficace à retenir serait de faire passer la ligne en dehors des périmètres de protection ou en cas d'impossibilité au plus loin des périmètres les plus sensibles avec des mesures de protection fortes.

2.5 – La faune sauvage et la chasse sont des priorités locales

L'effet de coupure provoqué par la LGV dans le foncier peut être en partie compensé comme je l'ai proposé plus haut. En revanche cette coupure ne pourra pas être sensiblement réduite quant à son incidence sur l'habitat, les déplacements et les conditions de développement de la faune sauvage ; l'exercice de la chasse au grand gibier sera par ailleurs durablement affecté. La coupure *étanche* de la LGV viendra s'ajouter aux coupures *perméables* des routes déjà nombreuses sur la commune de FARGUES SUR OURBISE. Aussi et afin d'adapter - dès les premières études - la conception de la nouvelle ligne en réduisant au maximum tous les inconvénients sur la faune et la chasse, il est impératif qu'une analyse précise de la situation (densité et localisation des différentes espèces, couloirs de déplacements et leur hiérarchisation, zones de gagnage, zones de brame, types et méthodes - dont leur évolution - de chasses etc.) soit faite (pour être ensuite intégrée dans l'étude d'impact) et que des solutions soient proposées à une commission locale de personnes compétentes qui fera ses choix. Dans les solutions proposées une priorité devra être donnée aux passages à gibier (nombre, localisation, conception, modalités de maintenance etc.), au maintien des zones de brame actuelles et à la lutte contre un éventuel braconnage qui découlerait d'une concentration inévitable de gibier sur les franchissements de la LGV. Mais il faut être conscient que les solutions possibles pour s'adapter à une situation nouvelle ou les compensations relatives aux perturbations sur la chasse sont, a priori, difficile à trouver et faire accepter car les habitudes de chasse sont tenaces : la réflexion doit cependant être faite pour proposer des adaptations réalistes. Enfin il ne faut pas non plus exclure des possibilités d'indemnisations qui seraient justifiées par une gêne durable dans l'exercice d'un ou de plusieurs types de chasse.

2.6 – Une conception originale de la LGV

Le massif landais, zone peu dense en habitat, bénéficie d'un niveau de bruits très faible, la source principale des bruits étant les rares axes de communication routiers. La LGV va apporter une nuisance significative qui sera d'autant plus perceptible que, comme l'indique le dossier des débats, la vitesse des rames sera sensiblement supérieure à 300 km/h. La conception de la ligne devra prendre en compte toutes les dispositions techniques qui permettront de réduire les nuisances sonores. Parmi ces dispositions je suggère que le tracé s'appuie sur les *accidents* topographiques qui *cachent* la ligne aux secteurs habités et que partout soit privilégié une implantation en tranchée (même de faible profondeur) sachant que les excès de déblais pourraient être utilisés dans les inévitables implantations au niveau de sol ou en remblais afin de constituer un écran de 1,5 à 2,0 m de hauteur par rapport à la voie qui atténuerait les bruits de roulement.

La descente de la LGV du *plateau* Landais vers la vallée de la Garonne (ou la vallée de la Baise) se fera (vraisemblablement entre BUZET et FEUGAROLLES) dans la zone dite des coteaux

qui est remarquable par son habitat dispersé (nombreuses bâtisses anciennes intéressantes), ses paysages et le classement de son vignoble en AOC BUZET. Il est donc tout à fait indispensable que ce tronçon de ligne fasse l'objet d'un traitement très soigné en privilégiant un tracé utilisant les replis de terrain pour la dissimuler ou mieux encore en la réalisant en tunnel prenant naissance au terme d'une tranchée dans la *plateau* et débouchant au niveau de la vallée (pas de rampe ou d'ouvrages d'art - autres que ceux de franchissement du lit mineur des cours d'eau - dans la vallée).

Plus généralement et afin d'intégrer au maximum la ligne dans son environnement paysager une reconstitution forestière devra être réalisée au plus près des installations (y compris sur la propriété de RFF) jusqu'à la limite extrême imposée par le respect de la sécurité sur la voie et ses annexes ; en particulier cette reconstitution sera faite sur tous les merlons antibruit où, en sus, pourrait être implanté un sous-étage de buissons traditionnels de la région qui améliorera leur efficacité dans l'atténuation des bruits, sera un milieu favorable à certaines espèces de la flore locale et - lorsqu'ils seront implantés hors l'emprise clôturée - pourra servir de refuge et/ou de nourriture à la faune.

3- La gare d'AGEN

En tant qu'habitant du Lot et Garonne je suis essentiellement intéressé par la gare d'AGEN bien qu'elle ne soit pas pour moi une priorité pour la destination de PARIS (il m'est plus aisé de prendre le TER à AIGUILLON puis de faire un changement à BORDEAUX) ; elle est en revanche ma gare de départ pour TOULOUSE et les autres destinations situées à l'Est ou au Sud-Est de cette ville. Les arguments avancés (par le Maire d'AGEN) pour faire de la gare actuelle la future gare polyvalente (y compris pour le TGV) ne me paraissent pas convaincants. En effet il est déjà aujourd'hui particulièrement difficile d'atteindre cette gare avec une garantie de délai, puis de garer un véhicule - même pour quelques heures. Le site est tel que des aménagements *internes* et *externes* à la gare actuelle pour l'adapter à un trafic ferroviaire intense et donc à un flux humain de plus en plus important seront extrêmement coûteux et qu'ils ne pourront malgré tout répondre totalement aux aspirations légitimes des usagers. Sachant que la gare TGV doit satisfaire les agenais (à noter que certains voyageurs de l'agglomération agenaise préféreront certainement une gare TGV hors ville) mais également l'ensemble des voyageurs venant de la zone rurale et des départements voisins, une nouvelle gare paraît la mieux adaptée. En outre cette solution peut certainement être assortie d'une continuité de service entre TGV et TER en créant une liaison entre ces deux types de trains ; par exemple le lieu d'implantation de la nouvelle gare peut être choisi de telle façon qu'un aménagement de la ligne existante entre AGEN et LAYRAC (avec un petit prolongement éventuel) puisse assurer des correspondances entre les TGV et quelques TER ou au moins permettre une navette ferroviaire entre les deux gares.

4- La modernisation de la ligne actuelle et l'intensification du trafic ferroviaire

La création d'une LGV entre BORDEAUX et TOULOUSE, puis son prolongement vers la Méditerranée et les états du Sud de l'Union Européenne, va permettre de soulager la ligne actuelle de toute une partie du trafic voyageurs longue distance. Cette situation impose que la ligne actuelle soit modernisée afin de supporter une hausse de trafic permettant l'amélioration de la fréquence des liaisons voyageurs locales (TER) ou à moyennes distances (Corail, TéoZ) et de développer les services fret. Sur ce dernier point il est indispensable que la SNCF et les autres opérateurs éventuels associés à RFF engagent rapidement (et cela bien avant la mise en service effectif de la LGV) une campagne de promotion du fret ferré, seule solution pour nos régions capable de limiter le développement trop anarchique du fret routier longue et très longue distances.

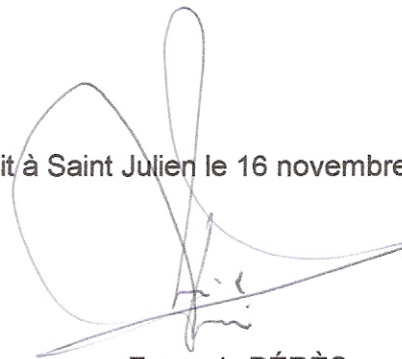
5- Conclusion

Le projet de création d'une LGV entre BORDEAUX et TOULOUSE sur lequel le débat public va se terminer prochainement suscite auprès des populations locales des avis divers, la plupart du temps défavorables au possible passage de l'ouvrage sur leur commune de résidence. Ces avis sont souvent émis sans avoir pris connaissance du dossier ni évidemment des éléments de précision qui ont été fournis au fil du débat public ; la plupart du temps ces

refus reposent sur les informations transmises localement de bouche à oreille ou après un simple coup d'œil sur un plan affiché en Mairie ou ailleurs. Les avis et remarques que j'ai exprimées ci-dessus veulent échapper à cette réaction de refus a priori et systématique qui régit souvent les positions du public et des élus locaux concernés par un investissement d'intérêt général susceptible de modifier les conditions de vie locales (certes généralement dans un sens défavorable) voire d'apporter des nuisances nouvelles et de léser des intérêts particuliers. Ma position diverge du refus exprimé majoritairement (en général de façon informelle) dans ma petite région car il me paraît beaucoup plus constructif d'accepter sous conditions un investissement utile pour la collectivité nationale qui se réalisera tôt ou tard, et donc d'exprimer immédiatement des propositions qui fassent que les gênes, les nuisances voire les dommages probables sur les zones traversées par la LGV soient analysés le plus en amont possible et que des mesures soient étudiées puis mise en œuvre pour les diminuer ou les compenser, et - sans doute - indemniser ceux qui persisteraient.

RFF et tous ses partenaires doivent en conséquence garder à l'esprit que la préparation de la décision sur la future LGV puis - dans le cas d'une décision positive - la conduite des études préalables et l'élaboration des premiers projets, doivent faire l'objet d'une absolue transparence ; c'est à dire qu'il faut associer - dès le début et en permanence - un maximum de personnes représentatives des populations concernées par l'ouvrage ou intéressées par une réflexion objective sur une intégration - la moins dommageable possible - de la LGV dans les milieux humains et naturels traversés.

Fait à Saint Julien le 16 novembre 2005

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized loop followed by a horizontal stroke and a small flourish.

François PÉRÈS