



les cahiers d'acteurs

Novembre 2005

Projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse



CONTRIBUTION D'

UMINATEAU DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE LA LIGNE
À GRANDE VITESSE BORDEAUX-TOULOUSE

Uminate, Union Midi-Pyrénées Nature Environnement. Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement. Membre de France Nature Environnement. Siège social : 14 rue de Tivoli 31068 Toulouse Cedex. Tél. : 05 34 31 97 42 Fax : 05 34 31 97 61. contact@uminate.asso.fr – www.uminate.asso.fr

Uminate s'est engagée, depuis de nombreuses années, en faveur du principe de la création d'une Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse-Narbonne. En même temps, Uminate est très attachée à une politique ayant pour objet de freiner le développement des transports tant des personnes que des marchandises.

Une telle LGV ne doit voir le jour qu'en intégrant réellement la préservation des milieux et en prenant en compte la protection des populations riveraines. Uminate insiste auprès de l'État et des collectivités territoriales qui seront partenaires de ce projet pour que ces aspects soient très fortement intégrés à toutes les étapes de son élaboration. Pour sa part elle y restera vigilante.

1/ UMINATE S'EST PRONONCÉE DEPUIS DE NOMBREUSES ANNÉES, CLAIREMENT, EN FAVEUR DU PRINCIPE D'UNE LGV BORDEAUX-TOULOUSE- NARBONNE

Cela fût le cas lors de l'élaboration du schéma de services collectif de transport des personnes et du fret tant dans le groupe de travail ad hoc que lors du vote sur ces schémas au sein de la Commission Régionale d'Aménagement Durable du Territoire. Puis, en 2003, suite à une large concertation de ses membres, lorsqu'elle s'est positionnée sur le projet de nouvel aéroport imaginé en remplacement de celui de Toulouse-Blagnac. Uminate regrette que le débat public ne porte, aujourd'hui, que sur la seule section Bordeaux-Toulouse. C'est l'intégralité de la ligne qui peut répondre à la fonction de maillage du territoire. Deux éléments viennent aujourd'hui consolider cette approche : L'axe Bordeaux-Toulouse-Marseille (Ourcane-Miramas pour les professionnels) est un des axes qui voit renforcer son activité de transport de fret dans le cadre du plan Véron (critiquable sur bien des points mais il n'est pas l'objet de ce débat public !). La politique volontariste de la Région Midi-Pyrénées de développer les dessertes TER, notamment en les cadencant, comme c'est déjà le cas sur l'axe Toulouse-Auch, est tout à fait positive et donne de bons résultats d'augmentation de fréquentation... faut-il que le nombre de sillons disponibles soit suffisant. Il est clair que l'usage actuel de la ligne existante, sur l'axe Toulouse-Montauban, n'est pas favorable à un tel développement. La réalisation de la LGV Bordeaux-Toulouse (et parlons dès à présent de Narbonne) permettrait de dégager des sillons sur les lignes existantes pour d'autres usages.

2/ LES ARGUMENTS QU'UMINATE AVAIT JUGÉ ESSENTIELS EN FAVEUR DU PROJET LGV RESTENT D'ACTUALITÉ

Le besoin de dessertes des territoires de Midi-Pyrénées (via une intermodalité* efficace) en lien avec un axe ferré reliant rapidement Toulouse à Paris, mais aussi vers la Méditerranée, l'Espagne (vers la Catalogne) et le couloir rhodanien soulignent l'importance de la branche Toulouse-Narbonne. Les enjeux du report modal de voyageurs de la voiture ou de l'avion vers le train sont l'augmentation de l'efficacité énergétique, la diminution des GES (gaz à effets de serre), la diminution de la pollution de l'air, l'augmentation de la sécurité, mais aussi l'équité en terme d'accessibilité à un moyen de déplacement pour les citoyens et les acteurs socio-économiques. Nous militons clairement pour l'abandon de l'usage de l'avion pour les déplacements intérieurs à la France et l'accès aux pays limitrophes mais ceci ne peut avoir lieu que si les transports par trains sont acceptables en terme de temps et de fatigue.

*Intermodalité : utilisation successive de plusieurs modes de transport sur un même trajet (par exemple : TGV, TER puis vélo).

3/ LA POSITION GÉNÉRALE D'UMINATE EN MATIÈRE DE TRANSPORT EST CLAIRE

D'une manière continue, les portes paroles d'Uminate se positionnent contre le développement effréné de toujours plus de mobilité avec le cortège d'impacts associés. Nous reconnaissons le droit à la mobilité pour les **personnes**, mais pensons que les nouvelles technologies de communication et d'information devraient pouvoir limiter l'augmentation des déplacements pour raisons professionnelles. Nous trouvons inacceptable certains scénarios de prospective qui prévoient une augmentation de plus de



Les milieux riverains de la Garonne, zone humide d'importance nationale.

50 % de déplacements par personne entre 2000 et 2030. En ce qui concerne le transport des **marchandises**, nous récusons le postulat selon lequel pour développer l'économie et l'emploi, le transport de marchandises doit être développé. Nous ne souscrivons pas à un projet global de société, où une part de plus en plus croissante des produits quotidiens que nous consommons traversent une partie de la terre et, dans de nombreux cas, sont fabriqués dans des conditions inéquitables. Nous défendons une société de sobriété et nous intégrons dans notre approche les dérèglements climatiques et la réalité du coût de l'énergie. Nous militons, au sein de mouvements associatifs français et européens, d'abord pour la diminution globale du transport de marchandises sur de longues distances puis pour une diminution de la part du transport routier de marchandises.



4/ LE POSITIONNEMENT D'UMINATE SUR LES VARIANTES DU PROJET LGV BORDEAUX-TOULOUSE

Uminate n'a pas vocation à s'exprimer sur les trois variantes de la bande des 10 km en Aquitaine. En effet cette zone géographique est hors de son champ de compétence statutaire. La fédération régionale aquitaine, la Sepanso, a une bonne connaissance de sa région, de ses richesses écologiques, et a toute légitimité à s'exprimer sur ce sujet.

En ce qui concerne les gares, Uminate pense plus judicieux que le TGV desserve la gare actuelle de Bordeaux et insiste pour que ce soit celle de Toulouse Matabiau. Il est aussi normal que les agglomérations d'Agen et de Montauban soient desservies et ces gares TGV doivent être au cœur d'un projet d'aménagement du territoire collectivement conçu. Si elles ne sont pas situées à l'endroit des gares actuelles, elles doivent être reliées en intermodalité efficace. Si Uminate ne s'exprime pas pour la localisation de la gare

d'Agen, car située hors Midi-Pyrénées, en ce qui concerne Montauban, le quartier Villebourbon, où est située la gare actuelle, est en zone inondable. Cela ne lui semble pas une condition favorable à un projet d'aménagement du territoire. Explorer un projet de gare TGV situé ailleurs est donc sensé... mais faut-il notamment qu'il soit conçu pour que dans la gare passent aussi les lignes « traditionnelles » de chemin de fer de manière à permettre des correspondances. En ce qui concerne Toulouse, il y a nécessité à ce que soient développées des solutions complémentaires à l'aménagement de Toulouse Matabiau, notamment le contournement de la gare Matabiau pour le fret et une gare TER sur les terrains de la Caserne Neil tant que la situation du foncier le permet. Il serait irresponsable d'attendre que de nouveaux aménagements urbains empêchent une telle implantation.

5/ LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET LES CONTRAINTES À REPÉRER

Uminate est en faveur de la protection de la nature et se préoccupe des impacts y compris les impacts sanitaires de tout projet d'aménagement. Elle est aussi très attachée aux problématiques des risques majeurs qu'ils soient naturels ou technologiques. En ce qui concerne les milieux naturels, la protection des espèces... elle laisse la parole à Nature Midi-Pyrénées (association régionale spécialisée, membre d'Uminate).

Pour Uminate, le tracé de la LGV doit être absolument hors des zones inondables, éviter la proximité des sites Séveso, les zones densément peuplées, la proximité des lieux d'activités sensibles (exemple : hôpitaux, groupes scolaires), le voisinage de captages d'eau potable.

6/ DES POINTS FAIBLES DANS LE DOSSIER SOUMIS AU DÉBAT PUBLIC

Uminate regrette que le dossier soit muet sur les besoins en matériaux de construction pour réaliser la LGV (types de matériaux, quantité, provenance).

Uminate regrette que le plan de financement ne soit pas plus explicite. Jusqu'à présent les rares échanges qui ont eu lieu sur ce sujet ne permettent de l'éclairer que faiblement : certes l'implication de RFF est définie sur des bases claires, mais que cache la terminologie « partenariat privé-public » et surtout quels effets un financement partiellement privé pourrait-il avoir pour les futurs usagers ?

ET LES MILIEUX NATURELS ?

Pascale MAHÉ

Directrice de Nature Midi-Pyrénées

Jeudi 8 septembre avait lieu, à Castelsarrazin la 5^e réunion publique thématique pour le projet LGV Bordeaux-Toulouse. Consacrée aux impacts sur les milieux naturels dans la partie Midi-Pyrénéenne, elle n'a pas rencontré un grand succès puisque moins d'une centaine de personnes assistaient au débat. Il est vrai qu'il est difficile de mesurer l'importance de l'enjeu d'un tel projet en terme de protection de la nature alors qu'on ne dispose, à l'heure actuelle, que d'une proposition de couloir large de 10 km ! Et pourtant, c'est bien maintenant, avant que des décisions définitives quant au futur tracé ne soient prises, qu'il faut intégrer les questions liées à la préservation des espèces sauvages, de leurs habitats naturels et des corridors biologiques.

Alors que nous nous attendions à aborder les spécificités du territoire traversé en terme de milieux naturels, le maître d'ouvrage et les différents intervenants nous ont exposé longuement la méthode de prise en compte des enjeux, visant à réduire les impacts sur l'environnement. Mise à part la présentation d'une carte faisant apparaître les contours des espaces protégés APPB (Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope) ou inventoriés en ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Floristique et Faunistique), ainsi que ceux du site d'intérêt communautaire « Garonne » (SIC), rien sur le cas présent, le maître d'ouvrage ne disposant pas, à ce stade, d'étude sur les milieux qui seraient touchés.

Une description de quelques mesures prises sur d'autres LGV ont ensuite donné un aperçu des solutions envisageables pour limiter les impacts : acquisition d'espaces, passages sous voie pour la faune, détour de tracé. Il n'en reste pas moins qu'il s'agit de mesures ponctuelles, et la plupart du temps compensatoires, qui ne sauraient remplacer un travail efficace de concertation et de collaboration avec tous les acteurs en amont.

Intervenant à titre de « témoin » dans la table ronde, je me suis attachée à informer le maître d'ouvrage, la Commission particulière du débat et le public, de la richesse écologique des milieux concernés et des risques qui pèseraient sur la nature,



Le héron Bihoreau, espèce protégée niche dans les boisements humides de bord de Garonne. Sur les coteaux secs, des plantes méditerranéennes à fort enjeu écologique, ici la Stachys.

la faune, la flore si leur prise en compte était insuffisante. La construction de cette voie de communication supplémentaire dans la plaine de la Garonne ne saurait se réduire à la simple question de l'insertion dans le paysage. En effet, les enjeux liés aux espaces naturels sont ici particulièrement importants (voir encadré ci-contre) puisque le tracé proposé pour la LGV emprunte la vallée de la Garonne, déjà bien occupée par nombres d'infrastructures.

Le risque principal serait de fragmenter et d'artificialiser encore davantage des habitats naturels déjà bien restreints.

EN CONCLUSION

Le principe d'une ligne LGV entre Bordeaux et Toulouse apparaît être une solution satisfaisante, qui propose une alternative aux déplacements routiers et aériens, gros consommateurs d'espace et d'énergie. Mais attention : l'argument d'utilité publique du projet ne va pas de soi ! Elle dépend en particulier des scénarios et des mesures de précaution qui seront proposés pour diminuer le niveau d'impact pour les milieux naturels. Car, dans l'intérêt général, il apparaît tout aussi primordial de protéger ce qu'il reste de nature et de veiller à son bon fonctionnement, eu égard aux rôles multiples qu'elle remplit pour la collectivité. De la bonne intégration de la ligne sur les écosystèmes (impacts directs) et des choix qui seront faits en terme d'approvisionnement, en matériaux par exemple, dépendra finalement notre adhésion au projet.

LE PROBLÈME DES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION

Le dossier présenté par le maître d'ouvrage fait l'impasse sur certaines questions qui touchent profondément à l'environnement : si le projet se réalise, les besoins en matériaux seront très importants. La solution de facilité qui consisterait à puiser au plus près dans la plaine alluviale n'est pas acceptable. La Garonne n'a toujours pas comblé son déficit en graviers et son fonctionnement reste très perturbé par l'exploitation industrielle qui s'est pratiquée dans son lit pendant plus de 30 ans. Aujourd'hui interdites dans le fleuve, les gravières occupent aujourd'hui la plaine alluviale. Leur multiplication serait fortement préjudiciable à l'écosystème fluvial.

LES ENJEUX « MILIEUX NATURELS » EN BREF

- L'ensemble du corridor garonnais, jalonné de zones humides remarquables reconnues pour leur importance nationale (annexes fluviales, boisements alluviaux).
- La forêt de Montech, qui abrite des espèces d'oiseaux (aigles bottés, circaètes Jean le Blanc...).
- Les coteaux secs de part et d'autre de la vallée, à la végétation de type méditerranéenne (terrasses de Boudou, de Montaigu et de Bellevue).

Ce cahier d'acteurs est disponible sur le site www.debatpublic-lgvbordeaux-toulouse.org