

Contribution de :



la Fédération
Départementale des
Chasseurs de la Gironde

Association agréée de protection
de la nature
Domaine de Pachan,
33290 Ludon-Médoc
05 57 88 57 00

fdc33@unfdc.com

La Nature perd... sur tous les terrains

Le supplice chinois consistait à infliger une douleur, toujours la même, à intervalles réguliers, jusqu'à ce que le supplicié perde la raison. Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse, Grand Contournement autoroutier de Bordeaux, Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Espagne : les Girondins voient les super projets tomber sur leur tête avec la même régularité, au mépris de toute pensée globale sur l'avenir de leur région, de plus en plus ravalée au rang de lieu de passage.

Comme tout supplice, celui-ci est pernicieux. En se mettant à la place des «aménageurs», on était en droit de penser qu'ils feraient d'abord porter le débat du jour sur le prolongement naturel de la ligne Paris-Bordeaux, le tronçon Bordeaux-Espagne, reliant la capitale à la péninsule ibérique, comme elle l'est déjà vers le Nord et l'Est de l'Europe. Ce qui démontre au passage que l'expression la plus spectaculaire du centralisme hexagonal se porte aussi bien qu'il y a cent cinquante ans. Processus d'autant plus illogique que ce tronçon a déjà fait l'objet de fortes campagnes promotionnelles.

Seulement ensuite serait venu le cas Toulouse. Non pas pour relier les deux

capitales du sud-ouest (en attendant un prolongement vers la Méditerranée), ce qui n'intéresse personne, mais bien pour créer l'éternel lien entre Toulouse et l'incontournable Paris. Les financiers ayant renoncé au franchissement du Massif Central, l'alternative était connue : le détour par la plaine aquitaine.

Un an plus tard, le moment est venu d'actualiser une vieille menace : relier les deux villes à l'Espagne par une voie commune, plus ou moins parallèle à la future autoroute Langon-Pau. Cette hypothèse condamne au passage la solution de bon sens qui consistait à aménager la voie existante entre Bordeaux et Langon, puisqu'il s'agira dès lors d'infléchir vers Captieux et son déjà fameux «Y». Comme elle condamne dans la foulée la seconde solution de bon sens qui voulait que la LGV Bordeaux-Espagne tutoie l'actuelle voie ferrée. On ne citera que pour mémoire les dégâts supplémentaires infligés par le tronçon entre Toulouse et le «Y» de Captieux...

Les mauvais esprits concluront à ce stade de l'exposé que, quoi qu'il adienne, le centre de Bordeaux est (presque) fermé aux voitures, mais reste ouvert aux trains, aux avions et aux paquebots. ■

Choix «démocratique»

Deuxième conclusion immédiate : les camions auront l'embaras du choix entre Grand Contournement autoroutier et ferroutage, pour autant que les pouvoirs publics règlent entre temps la question du transporteur, tout en ajustant une politique tarifaire conforme à la fois au montant des investissements et aux vœux des populations. Vaste programme !

C'est à partir de cet imbroglio délibéré ou non que se pose enfin la question ressortant de la compétence officielle des chasseurs : l'avenir des territoires. On aura compris que, une fois encore, nous nous dirigeons vers le pire. Le pire au premier degré : des milliers d'hectares sacrifiés ou stérilisés ; le pire au second degré : comme avec le fâcheux précédent du Grand Contournement, ce sont les populations riveraines elles-mêmes qui, sous couvert de débat, choisissent naturellement d'éloigner le fléau de leur lieu de résidence, donc de l'expédier «démocratiquement» dans les zones les moins peuplées. En effet, le tout récent exemple des débats et prises de position motivées par l'annonce de possibles tracés péri urbains ont progressivement repoussé le Grand Contournement de Bordeaux vers les zones les plus «vides» du Médoc, mais aussi les plus riches écologiquement parlant. Et encore, la question est-elle loin d'être close : il suffit apparemment d'une pétition pour l'éloigner davantage vers le nord.

Une remarque immédiate : le maire de la plus modeste commune constitue des réserves foncières en achetant des terrains qui serviront un jour à agrandir l'école, à bâtir des logements sociaux ou à créer un service. Nul ne s'en étonne. Et l'Etat ? Pourquoi n'a-t-il jamais quadrillé la France en dressant sur la carte la liste des inéluctables besoins futurs ? Pourquoi ne connaît-il que la chirurgie lourde et sans anesthésie, lorsque c'est déjà trop tard ? Pourquoi amener les populations à se réjouir

d'une amputation réputée sauver la vie, mais que l'on aurait pu éviter avec un peu de prévoyance ? Gouverner, c'est prévoir...

En l'absence d'un tel document, les chasseurs ne peuvent adopter pour la LGV vers l'Espagne que le choix qu'ils ont manifesté en 2005 pour la LGV vers Toulouse : qu'elle emprunte l'emprise de la ligne de chemin de fer actuelle, au plus près, faisant autant que faire se peut «fuseau unique». Solution d'autant plus défendable que les projections ne laissent espérer qu'un gain de temps dérisoire, hors de propos avec les factures en tous genres à payer. Un simple aménagement de la ligne actuelle aboutirait à un résultat très voisin...

La Fédération de la Gironde soutiendra cette alternative : soit l'aménagement de l'existant, soit une ligne nouvelle tangentielle à l'emprise actuelle, parce qu'elle entend préserver un maximum de territoires, parce qu'elle souhaite que le ferroutage, notoirement moins polluant que le transport routier, sorte enfin du ghetto des vœux pieux. Les distances concernées (Espagne-Paris puis Nord de l'Europe) ne laissent plus aucun argument aux camions.

Bien qu'il s'agisse pour nous de dossiers majeurs, nous ne mettrons pas en balance les palombières ou les immenses territoires si propices au grand gibier, riches d'une multitude de micro écosystèmes qui sont autant d'oasis dans un océan de pins maritimes. Les citer serait déjà pencher vers un «moins mauvais tracé», illusion qui reviendrait, par exemple, à sacrifier Goulade pour préserver Lherm-et-Musset (ou vice et versa). Et que dire des sociétés de chasse ou ACCA, principal voire seul lieu de vie de villages enclavés dans le massif forestier ? Territoires coupés en deux, amputés, ingérables, abandon définitif de tâches de préservation et d'entretien.

Chasseurs-citoyens

Nous retrouvons là, aux noms de communes près, le discours que nous venons de tenir à propos du Grand Contournement, que nous tiendrions quel que soit le tracé de la LGV, soit en direction du «Y», soit en un

quelconque point de la Gironde autre que le choix de bon sens ci-dessus.

Que l'on ne se trompe pas sur le sens de notre engagement : les 50.000 chasseurs girondins s'expriment

aussi, voire d'abord, en citoyens. C'est bien parce qu'ils sont regroupés au sein d'une Fédération reconnue comme association agréée de protection de la nature, c'est bien parce qu'ils œuvrent au quotidien et de mille manières à sa défense et à sa réhabilitation qu'ils s'autorisent à dépasser les strictes considérations cynégétiques.

Leur expérience s'éclaire hélas désormais à la lumière des connaissances chaque jour plus indiscutables que nous amassons les uns et les autres sur le devenir de notre environnement global. A l'heure où les voix les plus officielles, après avoir prôné le développement durable, engageant chacun des Français à faire le petit geste qui sauve, à économiser l'eau, l'air ou n'importe quelle ressource, 50 000 citoyens unanimes et s'exprimant en toute connaissance de cause rejettent le débarquement annoncé d'une armada de bulldozers éventrant nos espaces au nom d'une fuite en avant.

Parce qu'ils ne reçoivent aucune subvention, parce qu'ils paient leur activité de A à Z, parce qu'ils connaissent le prix de l'argent, les chasseurs ne craignent pas d'intervenir sous l'angle économique : quel est le rapport qualité-prix de ces projets pharaoniques ? Quel bénéfice la société (dont les chasseurs) va-t-elle tirer si les minerais, les céréales, les automobiles confectionnées dans la péninsule et même les primeurs gagnent quelques minutes par tranche de cent kilomètres ?

En outre, de même qu'il est illusoire de faire le menu du jour avant d'être parti à la chasse, il est illusoire de faire miroiter les vertus du ferroutage avant de disposer des trains et des hommes pour l'assumer. A intervalle régulier, l'actualité nous rappelle que le ferroutage demeure en France un projet de papier.

La Société à Grande Vitesse

Un exemple simple : avec tout le respect et la sympathie que nous inspire la dynamique Toulouse, est-il bien raisonnable de saccager une des parties les plus attachantes de la Gironde au bénéfice d'avantages lointains, non quantifiés, hypothétiques, strictement fondés sur l'extrapolation du modèle existant ?

Un exemple plus complexe : le désenclavement européen de la péninsule ibérique. C'est une probable nécessité, dictée par des besoins légitimes, mais aussi par les effets – bénéfiques et pervers – de la mondialisation, celle qui

Les sommes colossales exigées par ces LGV, ces autoroutes, ces super roclades, quel que soit leur montant approximatif, sont à mettre en regard de celles que l'on consent à accorder à la qualité de l'environnement (question de survie et non plus de simple qualité de vie pour Aquitains privilégiés, rappelons-le) : le rapprochement du Zéro et de l'Infini évoque irrésistiblement la seule politique environnementaliste officielle : le zonage Natura 2000.

Les pré tracés des LGV évitent soigneusement ces zones. Cette précaution confirme douloureusement que la France de demain sera bien celle que nous redoutions : une mise en coupe réglée des territoires, présentée au coup par coup comme autant d'équipements urgents et nécessaires, seulement parsemés de «jardins» très réglementés où survivront la faune et la flore indigènes comme les tigres de Sibérie et les orangs-outangs au zoo.

C'est pourquoi nous refusons de considérer tel ou tel projet isolément, prisonniers «d'études d'impact» locales et aveugles. Tout au contraire, nous devons prendre l'exacte mesure de ce qui nous attend tous, ensemble. Un permis de construire c'est une simple maison supplémentaire, de vastes lotissements nouveaux c'est l'identité de la commune qui change. Une route nouvelle c'est un petit équipement supplémentaire, une marée d'infrastructures nouvelles, c'est notre modèle de développement qui est en jeu.



La palombière, symbole de la chasse en sud-Gironde et d'un savoir-faire traditionnel constitutif de l'identité en milieu forestier.

a déjà transformé le couloir rhodanien et la plaine languedocienne en circuit automobile avec casse-croûte à la station-service. On est loin de la Nationale 7 de Charles Trenet.

N'en disons pas plus : le spectre d'une Société à Grande Vitesse est là. Dès lors, nous qui parcourons les champs et les bois au pas de l'homme, nous avons encore le temps de penser à notre identité, à notre culture, à notre âme !

Parlons franchement jusqu'au bout : dans les années 70,

en pleine euphorie des Trente Glorieuses, lorsque le développement tous azimuts occultait toute autre considération, nous n'aurions peut-être pas tenu le même langage. C'était aussi le temps où un Président



Le massif forestier gascon remplit une quadruple mission : production, culture régionale, qualité de l'environnement, identité paysagère et touristique.

de la République ne songeait pas accoler une Charte environnementale à notre Constitution. Désormais, le ratio avantages-inconvénients d'une grande infrastructure nouvelle est une donnée que l'on peut d'autant moins occulter que le législateur vous a précisément reconnu comme coresponsable de vos écosystèmes.

Quels avantages précis, indiscutables, décisifs, retirerait-on de cette LGV ? Peut-on, sans même avoir à ressortir le Principe de

Précaution, les comparer aux inconvénients précis, indiscutables, décisifs, qu'elle engendrerait ? Doit-on pouvoir dire au Français de demain : «Monsieur, la

voiture que vous avez achetée, fabriquée à Vigo, est arrivée chez votre concessionnaire vingt minutes plus tôt qu'il y a dix ans ! Pour cela, nous avons dû sacrifier deux cents kilomètres de territoires, mais ça valait le coup».

Arrêtons donc, en citoyens adultes, de céder aux mirages du progrès pour le progrès. Notre pays s'enorgueillira bien davantage d'avoir su ramener la raison quand les conditions l'exigeaient, plutôt que de poursuivre à tout prix dans la voie des «France» et des «Concorde» des années 60. Le TGV, «fleur de la technologie française», traversant comme une flèche des espaces abandonnés, transportant des passagers regardant un film ou jouant avec leur ordinateur, c'est grotesque.

Nous ne voulons pas que ces voies rapides, routières ou ferrées, aient pour principal intérêt de fuir au plus vite une Gironde devenue invivable. Nous ne souhaitons pas faire l'économie d'une réflexion globale sur l'avenir de notre société. Heureux hasard ou prédisposition : la Gironde est historiquement devenue synonyme d'une certaine sagesse grâce à l'héritage de Montaigne puis de Montesquieu. Deux ennemis résolus de la fuite en avant.

*Pour la Fédération Départementale des Chasseurs de la Gironde
le président, Henri SABAROT*

L'esprit plutôt que la lettre

On l'aura compris, la Fédération des Chasseurs de la Gironde a pris le parti de ne pas argumenter point par point à partir du document remis par Réseau Ferré de France. Non que nous renoncions à aborder les aspects techniques, pour autant que le document soit une référence indiscutable, mais parce que, à ce stade du projet, nos observations relèvent davantage de l'esprit que de la lettre. Et cette contribution a pour objet premier de suggérer fortement de reprendre le projet à sa base.

Une évidence : les solutions que nous préconisons ne soulèvent pas plus de difficultés techniques que celles qui semblent avoir la faveur du maître d'ouvrage. En 2006, le monde fourmille d'exemples démontrant qu'une volonté forte contrebalance un dossier technique. De plus, celui-ci contient quelques contradictions apparemment destinées à contrer par avance toute velléité de désaccord, ce qui, on en conviendra, n'est pas très «technique» .

Les Cahiers d'Acteur reprennent les avis, observations et propositions formulés au cours du débat. Ils sont sélectionnés par la Commission particulière du débat public qui décide de les publier sous forme de Cahier d'Acteur. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

Ce Cahier d'Acteur a été imprimé à 13 000 exemplaires - ©Leo Corporate