

Frédéric GIRESSSE

-Sylviculteur.

-DESS « *Gestion de la Forêt cultivée et développement durable* » (Bordeaux IV).

-Diplôme Universitaire « *d'Economie Rurale* » (Toulouse I)

Le 27 octobre 2005.

M. Henri DEMANGE

Commission Particulière du Débat Public

LGV Bordeaux Toulouse

7, rue Sébastopol

31000 Toulouse

Objet : LGV Bordeaux-Toulouse. Contribution au débat concernant les options de passage et leurs enjeux.

Monsieur,

J'ai pris connaissance du dossier du maître d'ouvrage concernant le projet de LGV Bordeaux-Toulouse.

Je voudrais apporter ma contribution au débat en ce qui concerne les options de passages.

RFF affirme dans son dossier, ainsi que dans « *l'expertise complémentaire* » concernant les « *enjeux environnementaux* » que l'option sud a sa faveur.

Ce serait l'option qui « regroupe toutes les vertus »: ce serait la moins coûteuse et également, importance capitale aujourd'hui, la moins préjudiciable à l'environnement.

Cette double affirmation, n'est pas acceptable.

Il est certainement exact que c'est l'option la plus économique, (les ingénieurs de RFF étant, très certainement des techniciens du rail et des comptables avertis) ;

Dire, en revanche que passer dans la forêt landaise et couper une zone naturelle vierge de toute infrastructure est la solution la moins préjudiciable à

l'environnement ne peut avoir d'autre but que d'appuyer le choix technique et financier de RFF sur cette option landaise.

En effet cet argument environnemental est tellement aberrant, que l'on ne peut pas admettre que cela puisse être une simple négligence, surtout venant s'inclure dans un dossier par ailleurs si technique et si précis.

Mais puisque c'est écrit noir sur blanc dans le dossier et que RFF semble bel et bien le croire, je vous propose de vous faire la démonstration du contre sens absolu de ces propos et faire admettre à RFF que :

L'option de passage Sud entre Agen et Bordeaux est la plus préjudiciable à l'environnement, et ne relève pas du développement durable. C'est donc une option qui nuit à l'intérêt général :

En traversant une zone homogène de forêt de pins maritimes, l'option sud s'inscrit d'emblée à l'encontre de tous les grands principes d'aménagement du territoire. A savoir :

-Toujours choisir les solutions les moins consommatrices de foncier.

Cette option est destructrice de foncier qu'elle va détourner de son affectation (à comparer à une option qui longerait le couloir de circulation déjà existant).

-Eviter le mitage du territoire : (mitage : « multiplication des infrastructures urbaines et des habitations dans un espace rural »).

Ce principe prévaut notamment dans tous les outils d'urbanisme tels les POS et autres PLU, afin d'assurer la prévention des risques et de préserver les espaces naturels.

Or l'option Sud a la caractéristique de fragmenter un espace naturel, rural profond, et de lui apporter uniquement des **externalités négatives**.

IMPACTS ECOLOGIQUES :

Risque Incendie :

La forêt landaise est hautement sensible au feu. Faire passer le TGV au sein de celle-ci, c'est « amener » le feu au cœur de la forêt.

De plus la Forêt landaise dans sa zone sud girondine a la caractéristique d'être celle du massif qui est la plus sensible au risque incendie. Les vieux forestiers nomment encore cette partie du massif: « lande rouge » : C'est la zone du massif forestier qui a le plus faible niveau de pluviométrie (moins de 900mm à comparer aux 1200mm du sud du département des landes). D'autre part, le sol est tourbeux ce qui est un facteur aggravant les développements des incendies.

Pour rappel, cette zone du massif a entièrement brûlée aux alentours des années 50 faisant plus de 100 morts. Suite à cela une organisation très rigoureuse a été mise en place pour assurer la prévention contre les incendies.

Cette prévention repose sur la pénétration du massif, l'aménagement de points d'eau, et le contrôle de la végétation du sous étage forestier.

Le maillage des pistes coupe-feux créé depuis 1950 serait compromis par le cloisonnement que représente la LGV.

De plus le mur infranchissable induit par la LGV fait courir un risque vital pour les pompiers lors de la phase de lutte active : ceux-ci risquent de se retrouver emprisonner entre la LGV et le front de feu en cas de vents tourbillonnants.

Défrichements :

Le tracé de la LGV détruirait directement (en plus de la destruction induite notamment par incendie) un grande surface consacrée à la sylviculture en particulier celle du pin maritime.

Or le fait de défricher de la forêt est certainement la solution la moins écologique qui s'offre à RFF car :

L'espace forestier est celui qui a la plus haute valeur écologique comparé aux zones viticoles, agricoles et périurbaines.

La forêt est :

-Une culture durable qui stocke le CO₂ (de l'ordre de 12 Tn/ha/an), tout en fournissant à la Société, le SEUL matériau écologique et renouvelable. Cette culture est « biologique » par essence, puisqu'elle n'a besoin que de lumière et d'eau et ne réclame aucun intrant chimique.

Cette absence d'intrant chimique est loin d'être le cas des vignobles (même bien sûr en AOC) et des cultures agricoles.

Il est prouvé que la consommation de bois est appelée à augmenter (en construction au vu du prix et de la raréfaction de l'acier et de l'aluminium..., et aussi en bio combustible avec la disparition des énergies non renouvelables).

Or il n'y a en Europe que 0.3ha de forêt par habitant.

Aussi l'Europe risque de devenir dépendante d'une matière première qu'elle a pourtant les moyens de produire.

J'ajouterais que la forêt landaise est très sensible aux attaques de la chenille processionnaire qui a la particularité de se développer le long des lisières. Une brèche comme celle de la LGV entraînerait très certainement des mortalités le long des voies due à la chenille processionnaire.

Faune et Flore :

La forêt des landes abrite une très riche faune sédentaire et migratrice. Une coupure telle que la LGV au cœur de l'espace forestier aurait des impacts certains sur cette faune.

Bien plus que dans n'importe quel autre milieu qui s'offre comme choix. (agricole, viticole, périurbain) :

Sans rentrer dans les détails c'est une évidence qu'à ce niveau encore l'impact serait par exemple moindre en passant par la vigne (aux abords du couloir existant...) : culture peu réputée pour abriter une faune variée, encore moins pour la flore qui recouvre son sol (sol à 100 % désherbé !!!). Mais l'AOC, c'est 150 000 €/ha, la forêt 1500 €/ha !!...

Le risque incendie induit par la LGV pèserait d'autant plus lourd sur la faune et la flore, car c'est précisément en forêt que la faune et la flore sont les plus diverses et variées...

IMPACTS ECONOMIQUES :

Une nouvelle coupure au cœur de la forêt landaise telle que celle entraînée par l'option sud de la LGV Bordeaux Toulouse n'aurait également que des impacts économiques négatifs sur la filière bois régionale. Notamment en matière d'approvisionnement des scieries et papeteries :

Le morcellement induit par la LGV entraînerait :

-Des difficultés pour mobiliser la ressource : augmentation des trajets parcelle/Lieu de transformation

-Moins de ressource : 2000ha défrichés+mortalités+pertes par incendies

-Pertes de marchés pour le pin des landes : les forestiers des landes se sont engagés dans la certification de la gestion durable de leur forêt. Cette certification par des organismes indépendants (Pan European Forest Council) leur permet d'avoir accès à des marchés soucieux de la préservation de l'environnement. Cette certification pourrait être remise en cause au vu des périls que fait courir le tracé sud de la LGV sur la forêt du sud Gironde.

L'économie du bois fait vivre la région du Sud Gironde, avec le développement du tourisme qui est lui-même basé sur le patrimoine naturel de la région.

Une LGV, là où la nature est toute puissante ce serait un déficit d'image extraordinaire et une grande déprime de l'attrait touristique.

L'économie forestière de la région a été récemment reconnue par le gouvernement qui a décidé de créer le seul « pôle de compétitivité » sur ce secteur d'activité en Aquitaine.

Le « boulet » que représenterait le tracé Sud pour l'économie forestière serait en complète incohérence avec ce pôle de compétitivité bois, qui se veut être un outil d'aménagement du territoire.

CONCLUSION :

Le tracé Sud pour relier Bordeaux à Agen est incontestablement le plus nuisible qui soit. La préférence de RFF pour celui-ci ne peut être qu'uniquelement guidée par l'aspect financier.

Ce trajet déstructure la forêt landaise, qui est un bien commun, à haute valeur écologique, donc d'intérêt général. Cette option est une machine à Hacher le patrimoine naturel.

La forêt du Sud Gironde assure une triple fonction, ce qu'aucun autre territoire étudié ne peut prétendre :

-*Fonction écologique* : puits de carbone, habitat d'une faune et d'une flore, riche et variée.

-*Fonction économique* : cette forêt procure la majeure partie des emplois de la région. Son bois est exploité et valorisé ce qui dégage les revenus nécessaires à sa pérennité.

Rappelons que le bois est un matériau 100% écologique et entièrement renouvelable. Il est appelé à ce substituer aux autres matériaux de constructions non renouvelables et plus coûteux en énergie.

-*Fonction sociale* : la forêt du sud gironde est un des principaux moteur du tourisme de la région. Cette forêt reste ouverte à tous et joue un grand rôle récréatif (chasse, randonnée..)

Les seules options décemment envisageables sont donc celles qui nuisent vraiment le moins à l'environnement : A savoir :

-Emprunter une assiette qui longe au plus près l'autoroute et la voie ferré existante Bordeaux-Toulouse.

Une telle option est certainement plus coûteuse car on traverse des zones périurbaines , le foncier est plus cher, il y aura plus d'intérêts particuliers sinistrés....(Mais la somme des intérêts particuliers, ce n'est pas l'intérêt général. L'intérêt général, c'est l'intérêt commun, l'intérêt des générations à venir).

Une autre solution serait de suivre le tracé existant Bordeaux Dax, puis bifurquer vers Mont de Marsan. Cette option permet aussi de relier l'Espagne en faisant une LGV commune... Visiblement, ceci n'a fait l'objet d'aucune étude...

Dans l'immédiat, pour que RFF ne signifie pas « Rien à Faire de la Forêt », ou « Raser la Faune et La Flore », **il est impératif que RFF reconsidère son analyse environnementale et abandonne son option sud.**

En espérant que vous tiendrez compte de cette analyse dans votre compte rendu final je vous remercie et, je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de ma respectueuse considération.



Frédéric GIRESSE

Bibliographie

Si vous souhaitez approfondir ou vérifier les fondements des arguments que j'ai développé succinctement dans mon analyse, voici une bibliographie non exhaustive :

-Livre Blanc de la FN SAFER : « La fin des paysages ? ». « pour une gestion ménagère de nos espaces ruraux ». 2004

-Rapport parlementaire du député Julliot sur la filière forêt bois française : Assemblée nationale 2004.

-« Histoire de la Forêt landaise : du désert à l'âge d'or » : Jaques Sargos. Edition de l'Horizon Chimérique.

-Atlas de la Gironde. Conseil Général.

-Guide des milieux forestiers en Aquitaine : Chambre Régionale de la Propriété Forestière d'Aquitaine. 2005.

-Statistique agricole et forestière AGRESTE 2004.

-Vade-mecum du forestier : AFOCEL 2005

-Les indicateurs de gestion durable des forêts françaises. IFN édition 2000

-Code de l'urbanisme (en particulier art L110 et L121.1)

-Code rural et forestier

- Code de l'environnement, Charte de l'environnement. 2005
