

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

En raison de l'absence de quorum constaté lors de la séance du Comité Syndical en date du 14 Octobre 2005 à Balizac, et conformément à l'article L 2121-17 du Code Général des Collectivités territoriales, le Comité Syndical s'est réuni à nouveau le 21 Octobre 2005, sous la présidence de Dominique COUTIERE porteur de pouvoir de Mr J. FORTE.

Etaient Présents :

Mr Y. BONCOMPAIN porteur du pouvoir de Mr J. SERVY, Mme D. BORN porteur du pouvoir de Mr F. DELUGA, Mr Ph. CARREYRE porteur du pouvoir de Mr Ph. DORTHE, J.C. DEYRES porteur du pouvoir de Mr J.M. BOUDEY, B. LAFON porteur du pouvoir de Mme I. DEXPERT, M. LARRAT porteur du pouvoir de Mr A. VIDALIES, Mme M. LAVIGNE porteur du pouvoir de Mme M. HONTABAT, Mr J. PERSILLON porteur du pouvoir de Mme M. COSTARD, Ph. SARTRE porteur du pouvoir de Mr J.L. PEUDEUBOY, Ph. VITRAC porteur du pouvoir de Mr M. RISPAL.

PROJET DE LGV BORDEAUX- TOULOUSE
- Procédure du débat public -
Avis du Parc

Monsieur le Président rappelle aux membres du Comité Syndical qu'un débat public a été ouvert le 8 juin dernier sur le projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) entre Bordeaux et Toulouse. Il sera clos le 18 novembre prochain.

Trois questions sont posées à cette occasion :

- Le projet est-il opportun ?
- Si oui, quelles sont les solutions fonctionnelles à privilégier ?
- Quels sont les enjeux territoriaux et environnementaux de ces solutions ?

Trois tracés sont présentés dont un concerne le territoire du Parc. Il nous est donc proposé de nous prononcer sur ce dossier aux conséquences fondamentales pour ce secteur du territoire girondin.

Créé en 1970 (un des premiers de France) par l'intermédiaire de la MIACA, le Parc constitue un vaste espace préservé mais dynamique dans son développement, au sud de l'agglomération bordelaise, au travers d'un territoire cohérent avec des patrimoines naturel et culturel remarquables, des Elus, des acteurs réunis autour d'un projet commun, la Charte du Parc et des habitants qui recherchent un cadre de vie de qualité.

Le projet du Parc conjugue et articule la valorisation des patrimoines naturel et culturel et le développement économique durable basé sur une gestion intégrée des ressources naturelles.

Pour un développement durable du territoire, le Parc oriente ses actions autour des missions suivantes :

- une mission de développement économique global valorisant le territoire,
- un développement touristique valorisant le patrimoine,
- un développement durable des activités agricoles et forestières.

Dans ce contexte, un projet d'infrastructure sur le territoire du Parc doit être envisagé de façon à valoriser le patrimoine local ou à apporter des répercussions positives aux activités économiques locales en ne mettant pas en péril les ressources naturelles qui en font sa force et sa richesse.

Le rail est généralement une priorité s'agissant tant du transport des personnes que de celui du fret. Le rail est plus sûr, il coûte moins cher du point de vue environnemental et énergétique. Il occupe un minimum d'espace par rapport aux autres types d'infrastructures et il est enfin le mode de transport le moins nocif en matière d'impact sur l'effet de serre et permet le report des marchandises de la route vers le rail.

Sur la base de ces objectifs, la LGV Bordeaux Toulouse, ne résout en rien le problème d'engorgement par la circulation des camions à l'ouest du territoire sur l'autoroute et la RN10.

Pour avancer dans le règlement de cette situation, la priorité ne peut être donnée qu'au **LGV Sud Europe Atlantique** (pour le transport des voyageurs par TGV entre Bordeaux et l'Espagne) car elle permettra de dégager la ligne existante pour y acheminer principalement du fret et créer une véritable autoroute ferroviaire pour diminuer la circulation des poids lourds sur la RN 10.

A contrario la LGV Bordeaux Toulouse n'aura pratiquement aucun impact sur l'acheminement du fret, sa justification s'analysant principalement sur les gains de temps voyageurs. Elle n'est d'ailleurs pas inscrite au schéma des axes transeuropéens prioritaires contrairement à la LGV Sud Europe Atlantique.

.../...

De la même façon, un des tracés proposés (option Sud) voire privilégiés de cette LGV va traverser le Parc sur de nombreux kilomètres en créant une trouée supplémentaire dans la forêt sans apporter de développement spécifique et durable aux populations de ce territoire sauf conséquences environnementales négatives et destruction du cadre de vie qui fait la qualité de ce territoire.

Ainsi pour le territoire ce projet aura de multiples conséquences négatives :

✓ **Sur les Ecosystemes Naturels**

Le patrimoine naturel et le patrimoine culturel constituent les **ressources fondamentales du territoire du PNR** et en particulier les **vallées alluviales** qui sont des éléments majeurs de biodiversité dans l'espace cultivé de pins maritimes.

Ces ressources doivent être préservées et mobilisées dans une démarche inscrite dans la durée comme les programmes **Natura 2000** et de **Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux** en cours ou prévus notamment sur la Vallée du Ciron.

L'arrivée d'un tel projet d'infrastructure **est en contradiction fondamentale avec les objectifs établis** en concertation et ceci sur un milieu repéré comme remarquable à l'échelle européenne.

La ligne LGV conduira aussi à des répercussions évidentes sur le fonctionnement des écosystèmes :

→ **Sur la vallée du Ciron :**

- **Par la destruction inévitable d'habitats naturels** (ex : peuplements de **hêtres** de grand intérêt régional) et **d'habitats d'espèces** à fort intérêt patrimonial (ex : la partie la plus propice à l'hivernage des chiroptères est la **zone des gorges** qui s'étend de Villandraut à Bernos-Beaulac) et également en sectionnant la forêt galerie qui constitue un corridor biologique tout au long de la vallée pour diverses espèces faunistiques.
- **D'autre part, par la création de nouveaux ponts, le système hydraulique et la dynamique actuelle des cours d'eaux et des milieux humides associés seront modifiés.**

→ **Sur les zones autour de Captieux :**

- **Par la destruction de lagunes du massif forestier** : milieu unique en Europe, d'origine glaciaire, regroupant une faune et une flore rares (faux cresson de Thore, insectes reliques de la dernière glaciation...)
- **Par la destruction et le dérangement des zones de dortoir et de nourrissage des grues cendrées** (espèce de la Directive européenne Oiseaux)

→ **Entre les vallées de la Leyre et du Ciron :**

Un des atouts majeurs du Parc repose sur **l'unité de son territoire**.

Hors, l'éloignement de cette ligne LGV des zones du Ciron proposée dans le dossier « Analyse sur les critères environnementaux », annexe au dossier de consultation, entraînera une **coupure encore plus marquée du territoire et des relations entre les vallées de la Leyre et celle du Ciron** : disparition de certains milieux et espèces. Exemple du **vison d'Europe** repéré sur ces deux vallées et notamment le Ciron dont on sait (après radio pistage) qu'il se déplace de l'une à l'autre.

→ **Sur les paysages :**

Les besoins en granulats pour construire cet équipement seront énormes puisque la configuration du territoire des Landes nécessitera une réalisation sur remblais quasiment de façon permanente. A ce sujet aucune réponse précise n'est donnée dans le dossier sur les quantités et les lieux d'extraction, mais l'on peut penser que de multiples carrières seront ouvertes tout au long du parcours laissant des trous béants en fin de chantier totalement inutilisables.

✓ **Sur la vie locale**

Une ligne à grande vitesse avec des moyens de franchissements très espacés a de fortes conséquences sur la vie d'un territoire.

Sur les Landes de Gascogne, cette situation est amplifiée du fait de l'aménagement de l'espace en Bourgs, Quartiers, Airiaux parfois distants de plusieurs kilomètres. Ce paysage identitaire, est l'une des principales valeurs de ce territoire.

.../...

Une rupture aussi nette que celle d'une LGV générera des **difficultés de déplacement** amplifiées pour les liaisons bourgs/quartiers et la fracture du territoire que ce soit pour :

- rejoindre l'école du village (transport scolaire ou individuel)
- fréquenter les commerces du bourg (peut-être il y en aura-t-il d'autres plus faciles d'accès dans un autre village)
- bénéficier des services de santé de proximité (médecin et services pouvant se retrouver plus éloignés)
- organiser les circuits de ramassage des ordures ménagères etc. ...

Elle créera un mur de grillage enfermant les populations et la faune dans d'immenses enclos étanches.

✓ **Sur le plan patrimonial**

Cette option fera peser des menaces sur des lieux hautement touristiques (châteaux de Cazeneuve, Roquetaillade, Villandraut, collégiale d'Uzeste, Castelnau-de-Cernès, etc.) que le territoire souhaite fortement valoriser au travers d'un Pôle touristique Rural porté par Le Parc et Le Pays des landes de Gascogne.

D'autre part, **l'exploitation de cette forêt cultivée** pourra souffrir dans certains cas de fortes difficultés supplémentaires, les véhicules de transports ne pouvant plus emprunter le petit réseau routier et forestier créé depuis des décennies permettant une exploitation de proximité.

Quant à la **sécurité incendie**, elle sera remise en cause par la rupture des pistes DFCI provoquant ainsi des difficultés supplémentaires d'action des services de secours voire des risques pour la ligne elle-même, le feu pouvant la sauter ou s'y engouffrer.

Et pour terminer, cette ligne **découpera encore plus le canton de Captieux** et notamment cette commune, membre du Parc, en complément de la ligne à grand gabarit A380 et l'autoroute Langon/Pau et d'une future conduite de Gaz.

La charte du Parc prévoit :

« En matière de grandes infrastructures et notamment de voies de circulation d'énergie et de transport (lignes très haute tension, autoroutes, lignes T.G.V.) le Parc naturel régional, espace protégé, constitue une contrainte majeure à la mise en œuvre de tout projet susceptible d'affecter l'intégrité de son territoire, de ses milieux naturels et de ses sites remarquables. »

La convention du 19 avril 2001 prévoit dans son article 12 :

« En matière de paysage, l'Etat veillera tout spécialement au respect des dispositions de la Charte relatives aux grandes infrastructures »

Ces dispositions conduisent à classer le PNR, notamment au niveau des paysages, comme un secteur à sensibilité très forte et non forte comme cela est indiqué page 3 du document annexe du débat public « Analyse sur les critères environnementaux ».

C'est d'ailleurs dans ce cadre que le Parc avait préconisé, lors des précédentes études menées sur la ligne Bordeaux / Fature / Irun, **que toute nouvelle ligne LGV utilise les corridors existants.**

C'est cette position que nous confirmons aujourd'hui.

Après en avoir délibéré, le Comité Syndical (moins deux abstentions : Mr LARRAT et Mr BONCOMPAIN)

- réaffirme avec force la priorité de réalisation de la LGV Sud Europe Atlantique.
- réaffirme que toute nouvelle infrastructure type LGV utilise les couloirs existants sans créer de nouvelles coupures sur le territoire.
- **DECIDE, au vu des divers arguments évoqués ci-dessus, d'émettre un avis défavorable sur ce projet.**

*Fait pour valoir ce que de droit,
à Belin-Béliet, le 21 Octobre 2005*

**Le Président
du Syndicat Mixte**

**Dominique COUTIERE
Conseiller Général des Landes**