



les cahiers d'acteurs

Octobre 2005

Projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse



CONTRIBUTION DE LA FÉDÉRATION DÉPARTEMENTALE DES CHASSEURS DE LA GIRONDE

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

FDC33. Président : Henri Sabarot, Domaine de Pachan
33290 Ludon-Médoc. Tél. : 05 57 88 57 00



Henri Sabarot
Président

Face à la multiplication des projets de développement et particulièrement d'infrastructures lourdes que connaît notre département, dont le projet de LGV Bordeaux-Toulouse constitue un chapitre présenté isolément, la Fédération des Chasseurs oppose une approche globalisante, d'où il ressort que la Gironde d'aujourd'hui, terre d'espaces aussi riches que variés qui ont créé son image et sa réputation, court le risque de devenir dès demain une mégapole couronnée de vestiges naturels classés en Natura 2000.

Il n'apparaît pas que cette perspective rencontre l'approbation de nos populations. Spécialement chez les chasseurs, que leur passion conduit à parcourir, connaître, aimer, aménager, nos territoires, au point qu'ils comptent parmi les acteurs identitaires de la Gironde, au point que leur Fédération est une Association de Protection de la Nature agréée.

Les avantages nés de la création d'une LGV (bien évidemment sur le tracé sud) sont peut-être évidents ailleurs, ils sont dérisoirement faibles chez nous en regard des dégâts causés. Les autres départements concernés sont parfaitement en droit de la réclamer ; nous ne pourrions supporter qu'un aménagement de la ligne existante. C'est ce que nous souhaitons démontrer.

LE PROBLÈME DE LA GI

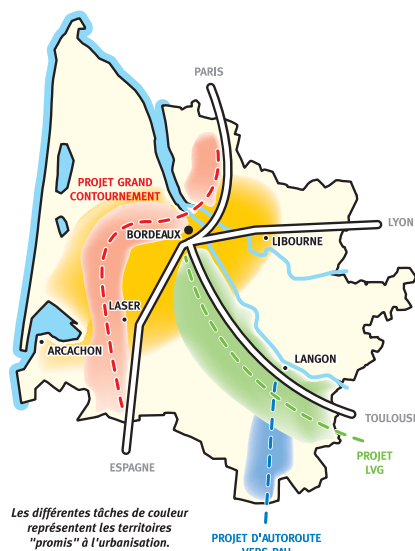


Trésors de patience et d'ingéniosité, temples des savoir-faire traditionnels et des talents d'observateur, les palombières ne sont pas uniquement des refuges pour une poignée de chasseurs, mais les témoins de notre culture.

Structure départementale, la Fédération des Chasseurs de la Gironde ne peut inscrire sa réflexion que dans ce cadre. Tout ce cadre. Naturellement amenée à prendre quotidiennement en compte les considérations nationales et européennes (voire au-delà pour les espèces migratrices), elle étend son domaine d'intervention du plus petit terroir jusqu'à la Gironde prise dans sa globalité. Ainsi, automatiquement, elle tente de tenir toujours à la fois compte, d'une part de l'espace délimité par un projet et, d'autre part, de ses retombées sur l'ensemble du territoire dont elle a la charge. C'est pourquoi, aujourd'hui, elle affirme que le débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse reliant Bordeaux à Toulouse fait courir le risque aux intervenants et au public d'être enfermés dans une problématique fautive, ou pour le moins tronquée.

Vu de New York, de Tokyo, de... Paris, relier de façon moderne, rapide, comparativement assez écologique, deux métropoles régionales souffrant d'un relatif enclavement peut paraître séduisant, suffisamment pour que son principe même ne soit pas discuté. Vu de Bordeaux, de Langon, de Libourne, de Lesparre, cette nouvelle déchirure dans nos terroirs conduit à poser des questions vitales intéressant nos 542 communes. Le vrai débat sur la LGV, donc une véritable contribution, doit s'inscrire dans le temps et dans l'espace de référence.

Souvenons-nous qu'en Gironde, le discours sur le manque d'infrastructures adaptées aux enjeux actuels est récurrent. Bordeaux-Paris et Bordeaux-Madrid par le rail, Bordeaux-Lyon et Bordeaux-Pau par la route, Bordeaux-le reste du monde par les voies aériennes, sont des exemples notoires des équipements réclamés, sans omettre bien sûr les questions liées à la seule agglomération bordelaise, franchissement du fleuve inclus. Nos « retards », ou supposés tels, sublimés par la position excentrée de la



Les différentes tâches de couleur représentent les territoires "promis" à l'urbanisation.

La Gironde que l'on nous propose, dans quelques années : un assemblage hétéroclite de territoires-vestiges, morcelés, menacés, laissant croître en leur sein ce qui deviendrait un « cancer urbain ».

Gironde sur l'Hexagone et à fortiori sur la carte de l'Europe des 25, déclenche des projets d'équipements tous azimuts. Bordeaux-Lyon par l'autoroute est en voie d'achèvement, tandis que Bordeaux-Paris par LGV finira bien par se réaliser. « Le bouchon de Bordeaux » nous promet-on, sautera avec le prochain Grand contournement, super-rocade qui échappera aussi difficilement à sa réalisation qu'au tracé ouest.

À ces projets majeurs, dont l'actualité est due pour une large part à l'absence de prévoyance, de « politique » régionale à long terme et surtout de consensus clair sur l'identité locale, s'ajoute le rêve caressé par certains de vaste conurbation, déjà partiellement concrète, allant de Libourne à Arcachon en passant bien évidemment par Bordeaux et le pôle du laser mégajoule. On laisse deviner l'ampleur des équipements (transports, réseaux, services multiples) que ce pharaonisme provincial amènerait dans ses bagages.

En clair, ajouter à la traditionnelle, mais souvent artificielle, coupure est-ouest née du fleuve Garonne une coupure nord-sud, celle-là bien réelle et tout aussi définitive, adoptant les contours des futurs équipements structurants, en attendant d'en déborder.

Dans ce contexte global, le projet de LGV Bordeaux-Toulouse n'est plus uniquement une catastrophe pour les territoires qu'il se propose de traverser, il devient une catastrophe supplémentaire dans une Gironde écologiquement sinistrée. La Gironde et les Girondins n'ont pas mérité cela. Devenir une petite Californie sous le seul angle d'une Silicon Valley doublée d'une Napa Valley, saupoudrée de quelques plages fatalement promises au béton n'est pas forcément un idéal. Inutile d'être futurologue pour deviner qu'un département déjà peuplé par plus de 1 500 000 personnes galoperait dès lors vers les 2 millions d'habitants. Et ce au milieu d'un grand Sud-ouest constitué de départements peu peuplés.

Souvenons-nous d'une récente étude qui soutient que 14 millions de Français effectueraient dans les années à venir une migration intérieure vers les côtes. Où iront-ils ? Vers les plages landaises ? Non, mais vers les pôles prédestinés à l'accueil

RONDE TOUT ENTIÈRE

des loisirs comme des activités, dont la Gironde.

Il n'est pas davantage utile de convoquer des spécialistes ou de financer de longues études préalables pour savoir que la Gironde est fragile. Ses écosystèmes naturels – quand ils ont survécu – supportent déjà des taux de population pour lesquels ils ne sont pas « conçus ». La quasi monoculture de pins maritimes et la forte présence de terres basses et inondables sont des arguments bien visibles. Faire de la future mégapole girondine le carrefour des développements, des infrastructures routières, aéroportuaires et ferroviaires et des flux migratoires supplémentaires qu'ils induiraient serait un suicide écologique.

Comment ne pas ajouter que Bordeaux a choisi il y a peu, d'une part de ne pas construire un nouvel aéroport, préférant doubler Mérignac, d'autre part de maintenir l'urbaine gare Saint-Jean. Sur le plan de la vitesse et de la commodité de déplacement, un des enjeux de l'actuelle LGV, n'y a-t-il pas là un paradoxe qu'Agen et

Montauban vont à leur tour affronter avec les enjeux territoriaux en toile de fond ? La vitesse ? Beau débat ! Se rendre gare Saint-Jean à l'allure optima des transports en commun et des saturations routières pour gagner quelques dizaines de minutes entre deux lointains murs de pins est puéril. Et à quel prix ?

Certes, l'attitude de Toulouse, principal demandeur apparent, est compréhensible. La métropole de Midi-Pyrénées joue à fond, avec ses atouts, la carte technologique et le dynamisme économique. Les limites tardivement découvertes du projet de train pendulaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse la conduisent naturellement aujourd'hui à se rabattre sur l'itinéraire bordelais. Les positions d'Agen et même de Montauban en découlent.

Hélas, il y a la Gironde. Géographiquement éloignée des principaux axes de développement européen, orpheline de son port et de beaucoup de ses illusions, la métropole aquitaine et son département satellisé sont en recherche perpétuelle d'une vocation que ni le

Grand Ouest ni le Grand Sud ne semblent vouloir leur donner.

Avec son million d'hectares, dont plus de 700 000 chassables (ce qui signifie en bon état naturel), sa diversité, ses cultures populaires et ses productions traditionnelles, la Gironde est pourtant en droit de cultiver l'atypisme. C'est-à-dire, tout simplement, de jouer le rôle que la Nature lui confère. Sans prétention philosophique ou moralisatrice, il semble encore possible d'y voir un des ultimes refuges de la qualité de vie, du temps préservé, de la mesure comme valeur respectée. Autant de notions réclamées par une fraction croissante de l'opinion. Chez nous, inviter à relire Montaigne et Montesquieu n'est pas une figure de style.

Cela se traduit par des choix. « Touche pas à ma forêt », « Touche pas à mon étang » sont pour nous davantage que des slogans parodiques lancés par des ringards passésistes, mais la condition sine qua non d'une survie.

Une autre identité

Une des premières conséquences du formidable surcroît d'urbanisation né des divers projets en cours d'élaboration serait le renchérissement du prix des terrains. Aubaine pour une minorité, ce serait un coup terrible pour tous les autres. À commencer bien évidemment par les activités relevant du secteur primaire : l'impossibilité matérielle pour un jeune candidat à l'exploitation agricole d'acquérir des superficies que l'évolution technique exige en augmentation constante aurait les plus fâcheux effets sur la nature même de nos terroirs. Nous connaissons déjà des départements où il est presque impossible de succéder à son père. Sans émettre le moindre jugement de valeur sur l'évolution proposée, il faut néanmoins conserver en mémoire qu'elle tend vers la dépossession des terres au profit de populations nouvelles, issues de cultures différentes, pour lesquelles la valeur spéculative d'un bien supplante sa valeur patrimoniale. Autres temps, autres mœurs... Et autres usages.

Le précédent du Grand contournement

Le débat public sur le projet de Grand Contournement autoroutier de Bordeaux ne date que de quelques mois. A-t-il ouvert les yeux de tous ? Était-il alors prématuré de proposer une vision globale de la Gironde, celle-là même que nous proposons à propos de la LGV Bordeaux-Toulouse ? En deux mots, le Grand contournement, qui faisait lui aussi l'objet d'options à débattre, à l'est ou à l'ouest de Bordeaux, mais qui, lui aussi, en imposait une, voulait enfermer le public dans l'alternative : êtes-vous pour ou contre le « progrès » ? En omettant soigneusement de préciser le véritable prix du « progrès ». Depuis, les chasseurs ont affiné leur vision du prix que l'option ouest (l'option Médoc) ferait payer. Une tranchée reliant grosso modo le Bec d'Ambès à Belin-Beliet reviendrait à terme à amputer le Médoc, un de nos ultimes terroirs, de plus de la moitié de sa surface « naturelle ». Certains ont cru bon de mettre en avant l'absence de sorties sur le parcours médocain : c'est faire croire que nul ne cédera jamais à la pression de la nécessité. Les occupations humaines découlant de

l'infrastructure, à commencer par la « ruralisation », amèneraient en effet les limites de l'agglomération bordelaise aux portes de Saint-Laurent-Médoc, conduisant par ricochet les amateurs de nature à s'agglutiner sur moins de 80 000 hectares, dont près de 10 000 de grands vignobles.

Il ne s'agit pas d'une vision pessimiste destinée à alimenter une thèse, mais de la transposition d'un phénomène déjà maintes fois observé.

N'oublions pas de revenir sur l'option est. Un Grand contournement traversant des zones déjà amplement « dé-ruralisées » achèverait le travail. Mais Bordeaux a choisi de se développer vers l'ouest...

Cette situation peut être partiellement transposée sur le projet LGV, d'autant plus qu'il ne faut pas faire passer aux oubliettes l'influence de l'inéluctable axe autoroutier Langon-Pau, sans parler de la mise aux normes du tronçon ferroviaire Garonne-frontière espagnole, quel que soit le fuseau définitif.

Quoi qu'il en soit, entre LGV et fleuve, les territoires gelés perdraient toute identité, tout attrait.



La chasse est cataloguée « loisir ». Mais combien de loisirs sont autant porteurs de valeurs ?

La valeur des territoires

Tenter d'embrasser toute la Gironde d'un coup d'œil ne dispense pas de visualiser les territoires directement concernés par le projet de LGV. Observons que s'attaquer à un pays peu peuplé donc censé pouvoir moins se défendre serait une grossière erreur. La vitalité et la vigueur gasconnes sont intactes. Mais les arguments objectifs sont également bien présents. A l'évidence, le projet morcelle les territoires. A l'évidence encore, il est indissociable de l'excroissance vers le sud, ferroviaire et routière. Le « Y » de Captieux n'est pas un songe. Ce n'est plus du morcellement, c'est de l'atomisation. Les territoires concernés sont des territoires de chasse. Pour ceux qui l'ignoraient encore, cela signifie qu'il s'agit de territoires en bon état puisqu'ils conviennent aux gibiers. Faut-il préciser qu'ils constituent le « temple » de la chasse à la palombe, le sanctuaire des paloumayres, de leur merveilleuse tradition et des trésors de culture et de savoir-faire populaires, que même les personnes les plus éloignées de l'art cynégétique reconnaissent et apprécient. Peut-on s'apitoyer sur la mort d'une tradition au Burkina Fasso ou en Amazonie et fermer les yeux sur l'extinction d'une tradition en Gironde ? Ces mêmes territoires sont des espaces forestiers. La sylviculture saura dire qu'après le feu, la tempête, les chenilles et le contexte international, elle n'a pas besoin du rail. Mais qu'elle nous permette d'ajouter que la forêt est aussi une culture, un univers, un poumon, un attrait, la rencontre du bécassier et de la chasse à courre, un des ultimes rendez-vous communs de toutes les classes sociales, mélangeant et unissant leurs savoirs. Le sylviculteur (dont il faudra bien un jour reconnaître les vrais mérites) et le chasseur (qu'il faudra bien un jour sortir du ghetto des préjugés) forment un couple. Les communes du « fuseau sud » et de ses appendices, qui possèdent chacune des raisons suffisantes de s'opposer individuellement au projet, forment ensemble un terroir suffisamment remarquable pour appartenir à notre patrimoine. Non, le tracé envisagé ne passe pas dans un désert. Tout au contraire, il se propose de creuser une tranchée dans un trésor. L'ignorer revient à s'interdire de critiquer le saccage de l'Amazonie. Enfin, prenons à témoin les zonages Natura 2000, dont nous reconnaitrons qu'ils ont su distinguer les sites les plus remarquables. Nous retrouvons alors l'eau, l'élément clé de voûte de toute réflexion territoriale en Gironde. N'est-ce pas le moment d'appliquer enfin à bon escient le fameux principe de précaution ?

Ce cahier d'acteurs est disponible sur le site

www.debatpublic-lgvbordeaux-toulouse.org

EN GUISE DE CONCLUSION PROVISOIRE

Les chasseurs girondins sont d'abord des citoyens comme les autres. Ils se réjouissent à l'annonce de la vente d'avions Airbus sur les cinq continents, comme à l'annonce de succès du TGV français à l'étranger. Ils prennent le train comme tout le monde et préfèrent arriver vite et à l'heure. Majoritairement, ils sont allés jusqu'à déplorer les retards endurés par tel tracé de TGV ou tel tracé autoroutier, causés par l'apparition sur le parcours d'une petite bête en mauvais état de conservation. Tout est question d'équilibre en la matière. En l'occurrence, la « matière » proposée est impalpable à force d'être complexe. La Nature... L'Homme... Demain... Vastes débats ! Il faut parfois savoir dire « Je ne sais pas ». Le bon sens, notion désormais présentée comme désuète et infantile, commande pourtant de mettre en balance les avantages supposés et les inconvénients bien réels qu'une LGV au sud de la Garonne offre à notre réflexion. Sachant qu'il ne s'agit pas en l'occurrence de se doter d'un équipement « innocent », mais de faire le choix de société qu'il implique.

Quelques minutes gagnées sur une fraction du parcours : le temps que l'on reperd à l'arrivée si la file d'attente à la station de taxis est un peu longue...

Serait-il plus logique d'apporter des améliorations, forcément coûteuses pour un bénéfice mesuré, au tracé existant ? Rien ne le prouve. Sinon que l'expérience routière fait dire que gagner du temps, c'est plus souvent supprimer les passages lents qu'allonger les passages rapides.

Quoi qu'il en soit, serait-il déshonorant de présenter une ligne TGV Bordeaux-Toulouse comportant un tronçon « moins rapide » entre Bordeaux et Langon ? Cela nuirait-il aux futurs succès de nos technologies ferroviaires ?

La Fédération Départementale des Chasseurs de la Gironde, consciente que sa position ne saurait porter atteinte aux intérêts fondamentaux, économiques ou sociaux, refuse formellement tout nouveau tracé rural entre Bordeaux et le Lot-et-Garonne, particulièrement le fuseau sud. Elle continuera d'essayer, avec ses partenaires naturels, de proposer d'autres conceptions du devenir du département de la Gironde, moins dévastatrices, plus respectueuses des actuels occupants, plus orientées vers ce que l'on reconnaît enfin comme devant être la clé de voûte de tout projet : le développement durable.