



les cahiers d'acteurs

Novembre 2005

Projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse



CONTRIBUTION DU SYNDICAT DES SYLVICULTEURS DU SUD-OUEST

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

Syndicat des sylviculteurs du Sud-Ouest (Gironde, Landes, Lot-et-Garonne). Président : Jean-Louis Martres. Maison de la Forêt, 6 Parvis des Chartrons 33075 Bordeaux cedex. Tél. : 05 57 85 40 13
Fax : 05 56 81 65 95 – Email : ssso@alienor.fr

Le Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest rassemble les propriétaires forestiers des départements de la Gironde, des Landes et du Lot-et-Garonne

Quel est son rôle ?

– **DEFENDRE** les intérêts des propriétaires sylviculteurs contre toute application abusive ou discriminatoire des textes législatifs et réglementaires d'ordre économique, fiscal et social et de plus en plus aujourd'hui d'ordre « environnemental ».

– **REPRÉSENTER** les sylviculteurs auprès des pouvoirs publics, des administrations d'État ou des collectivités (communes, départements, Région), des entreprises ou établissements publics (EDF, voirie, etc), mais aussi auprès des acteurs économiques (exploitants forestiers, scieurs, papetiers). Sans oublier l'échelon Européen.

– **CONSEILLER** ses adhérents en mettant à leur disposition un Conseiller juridique et fiscal et une documentation.

– **PROPOSER** des orientations et des réformes tendant à favoriser l'indépendance dans la gestion et le dynamisme dans l'économie de la forêt.

– **FORMER** les propriétaires forestiers à la gestion forestière dans le cadre d'une association appelée FO.GE.FOR (Formation à la Gestion Forestière) et informer les mêmes propriétaires par le journal Forêt de Gascogne.

– **ASSURER** les propriétés en responsabilité civile.

Plus de 70 % des surfaces forestières privées des Landes de Gascogne adhèrent au Syndicat.

Le projet de Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse consiste dans la création d'une ligne ferroviaire nouvelle destinée exclusivement aux voyageurs, d'une longueur d'environ 200 km et à double voie entre le sud de Bordeaux et le nord de Toulouse.

Deux questions essentielles semblent posées aux sylviculteurs du Sud-ouest, essentiellement en Gironde et Lot-et-Garonne :

- la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse est-elle un équipement opportun pour le bois en Aquitaine ?
- le projet de tracé Sud-ouest est-il une opportunité intéressante ?

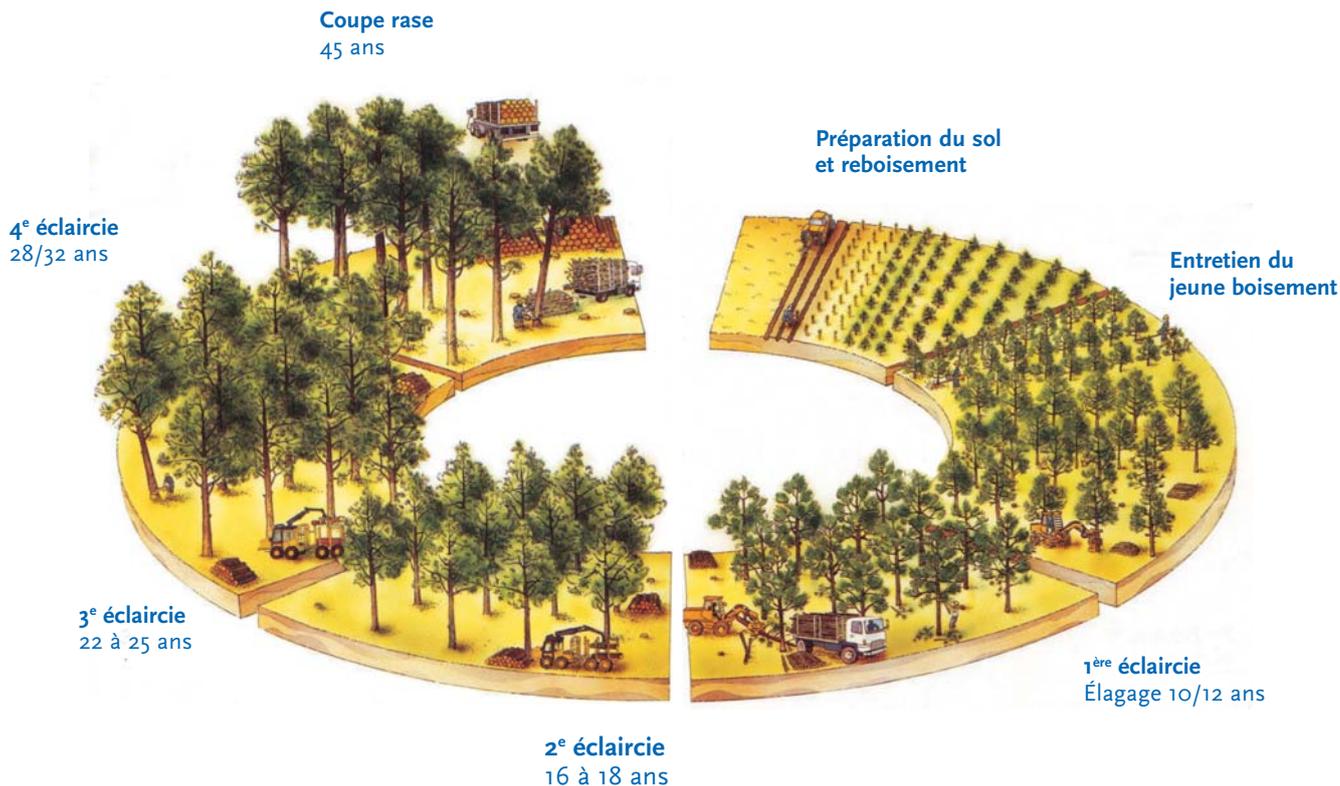
Le cycle du bois

UN ENJEU

Le bois est de moins en moins l'objet de transport ferroviaire. Un grand nombre de gares ont été fermées au chargement de bois, y compris dans la région forestière des Landes de Gascogne. Le camion a supplanté très largement le chemin de fer dont l'utilité pour cette activité n'est plus que résiduelle, apparemment selon la volonté des dirigeants de la SNCF et pour des raisons de rentabilité.

Aussi les sylviculteurs reçoivent ce projet de TGV comme une servitude nouvelle affectant la forêt sans contrepartie. L'opportunité d'une telle ligne ne leur paraît pas évidente.

Ils rappellent que la principale activité économique du secteur traversé par l'option de passage sud du projet LGV est la production de pin maritime. Les producteurs forestiers sont en général différents des producteurs agricoles. La propriété forestière est essentiellement privée.



POUR LA FORÊT ET LE BOIS ?

En dehors du pin maritime, on rencontre quelques surfaces en feuillus le long des cours d'eau (« forêts galeries ») et autour des sièges d'exploitation, ainsi bien sûr que dans l'Entre-deux-Mers où vignes et bois se succèdent harmonieusement.

En de nombreux endroits, existent des parcelles forestières expérimentales publiques ou privées, qui font l'objet de suivis scientifiques à long terme, ainsi que des placettes européennes destinées à contrôler l'état sanitaire des forêts.

Dans tout le secteur des Landes de Gascogne, les routes et les chemins jouent un rôle déterminant tant pour la gestion et l'exploitation des arbres que pour permettre des interventions rapides en cas d'incendie. Dans cette optique, les points d'eau, lagunes ou forages, sont des éléments essentiels, tant pour la protection contre les feux que pour l'irrigation des cultures.

La chasse et le tourisme jouent ici un rôle important dans l'économie locale. Les périmètres de chasse se présentent soit sous forme d'Association Communale de Chasse Agréée pour les petites propriétés, soit sous forme de chasses privées dans certaines grandes propriétés qui sont alors clôturées. Les palombières sont des éléments caractéristiques des coutumes locales, auxquelles les habitants sont très attachés.

Dans l'ensemble du secteur, les conditions hydrographiques et hydrogéologiques sont très sensibles en raison de la faible profondeur de la nappe phréatique et de l'écoulement des eaux superficielles, difficile en raison des caractéristiques topographiques (pentes faibles à très faibles, bassins versants étendus). De nombreux fossés assurent l'assainissement des parcelles, leur profondeur est faible pour éviter des rabattements de la nappe phréatique. Les caractéristiques hydrauliques des sols constituent les éléments déterminants de leur productivité.

Les infrastructures édifiées par les sylviculteurs tant pour l'accès à leurs parcelles, le débardage et le transport des bois, enfin, la Défense de la Forêt Contre l'Incendie demeurent un atout irremplaçable pour l'économie de la forêt de production. En même temps certains sites ont été déclarés remarquables ou significatifs, notamment mais pas seulement uniquement dans le cadre de la Directive dite Natura 2000. Des PLU ou anciennement POS ont classé des ripisylves en espaces boisés classés à conserver.

Dès lors, tout ouvrage linéaire doit respecter les sites, organiser la continuité des itinéraires existants tant pour la gestion et l'exploitation que pour la Défense de la Forêt Contre l'Incendie. Les pistes, ponts et ouvrages souterrains doivent être à la mesure des engins de débardage et de transport (plus de 60 tonnes actuellement) et des engins de lutte contre les incendies de forêt.

LE TRACÉ OUEST EST-IL PRÉFÉRABLE ?

Les sylviculteurs, comme toute personne qui voit passer chez elle un équipement linéaire dont elles ne pourra profiter, ni personnellement, ni au sens de l'économie, le considèrent comme une servitude pure et simple. La question posée est donc sans intérêt pour les sylviculteurs, ni du reste pour l'économie locale : ils ne peuvent souscrire et adhérer à un tel projet qui pourrait s'imposer à eux.

Ils ont lu attentivement l'ouvrage réalisé par Réseau Ferré de France à l'appui de son projet et versé à la Commission Particulière du Débat Public « Projet de Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse ».

Ils y ont vu des éléments généraux et des justifications du projet de LGV sans qu'il soit répondu à un certain nombre de questions très techniques notamment quant aux contraintes territoriales, quant aux exploitations, et en ce concerne les sylviculteurs, la forêt :

- Positionnement et nécessité du projet en terme de trafic.
- Structures permettant d'alimenter la construction des ballasts et autres remblais nécessaires.
- Contraintes électriques notamment quant à l'alimentation de la ligne en question : quelle ligne à haute tension et quelle source ?
- Enfin, ils s'interrogent sur l'incohérence des tracés qu'ils doivent supporter pour divers équipements linéaires dont l'actualité ne cesse de les accabler : autoroute Bordeaux-Pau, Gazoduc et maintenant LGV.

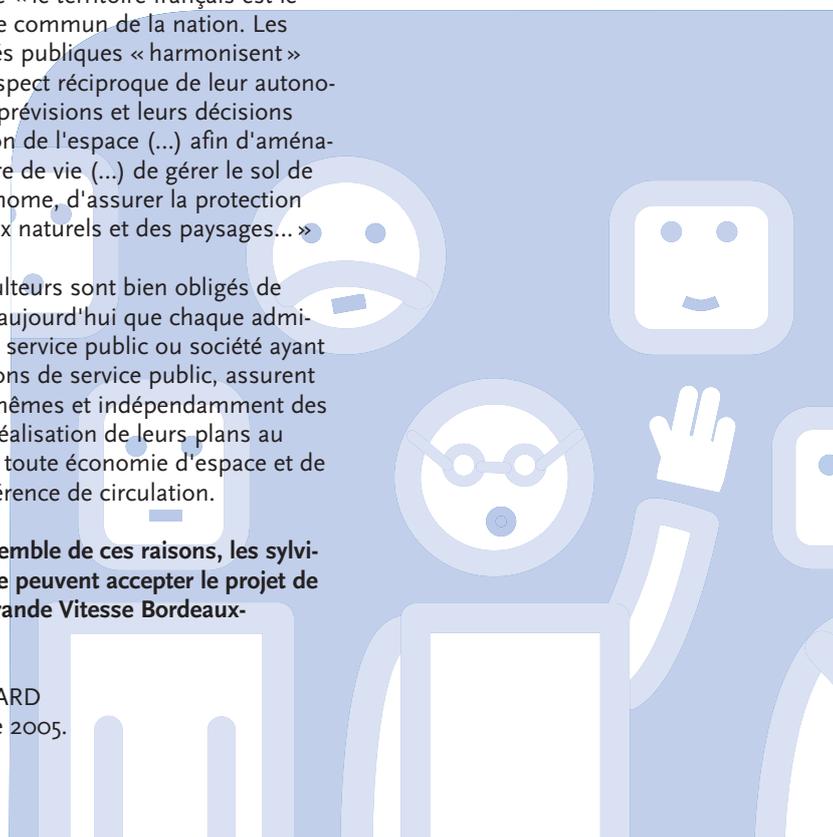
Même si le projet LGV venait à être justifié, il s'inscrit seul à l'encontre d'une gestion économe de l'espace compte tenu des autres projets linéaires, qui, pratiquement, lui sont parallèles, mais sans pour autant qu'il n'y ait la moindre cohérence entre eux.

L'article L.110 du Code de l'Urbanisme décide que « le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Les collectivités publiques « harmonisent » dans le respect réciproque de leur autonomie leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace (...) afin d'aménager le cadre de vie (...) de gérer le sol de façon économe, d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages... »

Les sylviculteurs sont bien obligés de constater aujourd'hui que chaque administration, service public ou société ayant des missions de service public, assurent par elles-mêmes et indépendamment des autres la réalisation de leurs plans au mépris de toute économie d'espace et de toute cohérence de circulation.

Pour l'ensemble de ces raisons, les sylviculteurs ne peuvent accepter le projet de Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse.

Marc GIZARD
Novembre 2005.



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