

Contribution du :



Syndicat des Sylviculteurs
du Sud-Ouest

6 Parvis des Chartrons
33075 BORDEAUX CEDEX
Tél. : 05.57.85.40.13
Fax : 05.56.81.65.95

Projet de LGV Bordeaux- Espagne - position du Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest-

Le projet de Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Espagne consiste dans la création d'une ligne ferroviaire nouvelle destinée principalement ou exclusivement aux voyageurs d'une longueur d'environ 230 km et à double voie entre le Sud de Bordeaux et le Nord de l'Espagne rejoignant ainsi ce que l'on appelle l'Y Basque.

Deux questions essentielles sont posées aux sylviculteurs du Sud-Ouest, essentiellement en Gironde et Landes :

- la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Espagne est-elle un équipement opportun pour le bois en Aquitaine ?
- Le projet de tracé Est ou Ouest est-il une opportunité préférable ?

La position des sylviculteurs ne peut se comprendre qu'à partir d'un raisonnement à double degré de complexité : ils sont en effet acteurs économiques en tant que producteurs de bois nécessaires à l'industrie du sciage, du papier et du panneau sur l'Aquitaine. Mais ils sont aussi producteurs d'espace nécessaire au semis et plantation de pin maritime essentiellement. Nous devons donc nous poser la question en terme de coût-avantage au regard de ces deux éléments essentiels de la réalité économique des sylviculteurs : producteurs et propriétaires. Sans oublier la fonction de protection des sols et de l'eau qu'assume la forêt. ■

1°/ Un enjeu pour le bois et la forêt

1-1 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 contre-

partie d'utilité commerciale ou industrielle. L'opportunité d'une telle ligne ne leur paraît pas évidente. Alors que pourtant l'Espagne demeure un partenaire indispensable pour la Forêt de Gascogne et que tous comprennent l'intérêt du train pour se substituer au camion, tout spécialement par le ferroutage.

1-2 En tant que propriétaires forestiers, ils rappellent que la principale activité économique du secteur traversé par le projet Est ou Ouest est la production de pin maritime. Les producteurs forestiers sont en général distincts des producteurs agricoles. La propriété forestière est essentiellement privée.

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.

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, que pour la Défense de la Forêt Contre l'Incendie demeurent des atouts irremplaçables pour l'économie de la forêt de production. En même temps certains sites ont été déclarés remarquables ou significatifs, notamment mais pas seulement, 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 sous-terrains 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.

2°/ Le tracé Ouest ou Est 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 considère 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 ferroviaire Bordeaux-Espagne ».

Ils y ont vu des éléments généraux et des justifications du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne. Deux questions quant au tracé demeurent sans réponse :

- la forêt de Gascogne est sans discontinuité de la Garonne à la Côte landaise. Aucune distinction ne peut être faite entre les arbres qui se trouvent à Belin-Beliet, à Sabres ou à Captieux. Le projet indique clairement que le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne demeure en quelque sorte un sanctuaire, qu'une ligne de chemin de fer ne peut pas traverser alors que les propriétés sylvicoles à l'intérieur ou en dehors de ce parc ne sont pas différentes.
- Les forestiers raisonnent en terme d'aménagement forestier conformément au Code Forestier. Ils sont donc tenus d'organiser leur forêt dans l'espace en essayant d'équilibrer les classes d'âge afin de s'efforcer de parvenir à un revenu constant avec des produits qui ne se récoltent qu'à long terme. Or, les propriétaires forestiers sylviculteurs voient aujourd'hui arriver en même temps :
 - deux nouveaux gazoducs, l'un entre Captieux et Auros, l'autre entre Captieux et Préchac ;
 - un autoroute Bordeaux/Pau ;

- un contournement autoroutier du Grand Bordeaux ;
- une ligne à grande vitesse concernant le chemin de fer entre Bordeaux et Toulouse. La Commission du Grand Débat propre à ce projet constatait que « la zone correspondant au département de la Gironde répond de façon négative... Un certain nombre d'intervenants, sans prendre toujours partie sur le projet, regrettaient qu'un autre débat public n'ait pas eu lieu en même temps sur le projet prolongeant la LGV Sud Europe Atlantique vers l'Espagne et demandaient d'abord que ce dernier soit décidé aussi rapidement que possible... Une position de refus encore plus rigoureuse a été exprimée dans le Sud de la Gironde, non plus en raison de considérations de principe mais appuyée sur la contestation d'un tracé et sur la défense d'un territoire... »

- Un élargissement des lignes électriques haute tension Saucats-Morcenx.

Les forestiers se sentent harcelés mais ils constatent surtout un manque d'aménagement global et cohérent de l'ensemble de ces projets alors qu'eux-mêmes sont soumis aux stricts principes d'aménagement forestier. Chaque administration et chaque entreprise développe son propre linéaire sans se soucier outre mesure de celui d'à côté. On pourrait même dire en évitant tout contact qui pourrait être l'objet de discussions, de compromis et donc peut être de difficultés.

Nous venons de citer l'élargissement du couloir de lignes électriques 400 KVA Saucats-Morcenx : voilà un équipement parfaitement rectiligne entre Cabanac en Gironde et pratiquement l'Adour qui comporte deux lignes espacées de poteaux à poteaux en partant de l'extérieur de chacun d'eux de 40 mètres ; la distance côté Ouest entre les derniers arbres et l'aplomb des premiers fils conducteurs est de l'ordre d'une vingtaine de mètres et elle est au moins d'une dizaine de mètres côté Est. Combien faut-il pour passer une ligne de chemin de fer ? A peu près autant

que ces deux chiffres. Les problèmes d'alimentation électrique ne seraient pas forcément très compliqués.

Même si le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne venait à être justifié, il doit s'inscrire dans le cadre d'une gestion économe de l'espace, compte tenu des autres projets linéaires qui pratiquement lui sont parallèles mais sans pour autant qu'il 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.

Considérant que les trains ne portent plus guère de bois et que le projet de ligne ferroviaire Bordeaux-Espagne se superpose sans cohérence à un grand nombre d'autres équipements, les sylviculteurs ne peuvent accepter ce projet ferroviaire en l'état.

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 8 700 exemplaires - ©Leo Corporate