



les cahiers d'acteurs

Novembre 2005

Projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse



CONTRIBUTION DE L'

ASSOCIATION DÉFENSE DU PAYS BRÈDOIS

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

Président : Monsieur Lionel Bretonnet, Les Fougères, Allée du régisseur BP4, 33650 LA BREDE.
E-mail : defensedupaysbredois@hotmail.fr.

L'association de Défense du Pays Brèdois a été créée dans la foulée du débat public de Langon du 28 septembre 2005.

Son action (défense de l'environnement et de l'intérêt du citoyen), s'étend essentiellement sur le territoire bio-géographique des bassins versants des affluents de la Garonne, rive gauche de Langon à Bordeaux.

Face au simulacre de débat public (du 8 juin 2005 au 25 novembre 2005), force est de constater que le projet de LGV Bordeaux-Toulouse nous a été présenté comme un paquet déjà ficelé par RFF, et enrubanné de pseudo démocratie participative.

Les citoyens du Sud Gironde sont furieux et prêts à se battre par tous les moyens pour que ce projet de LGV soit abandonné.

1 / LE FINANCEMENT DU PROJET

Un contexte de déficits abyssaux

- La dette publique de l'État (1153 Milliards d'€) représente 64 % de la production intérieure brute (normes européennes : 60 % !)
- Une LGV Bordeaux-Toulouse coûterait 1 % du budget de l'État (2,9 Mds sur 283 Mds €).
- L'entretien des lignes ferroviaires actuelles est totalement défaillant (coût : 2,5 Mds d'€ par an ; cf. rapport d'audit de l'EPFL à Lausanne de septembre 2005).

Une transparence financière qui laisse à désirer

- La partie financement du dossier ne comporte que des phrases elliptiques et/ou conditionnelles.
- Le « devis » ne comporte que quelques lignes !
- Le flou artistique et l'absence de transparence financière du dossier sont à l'égal de la supposée et attendue transparence financière de RFF.
- Pour comprendre le bilan financier de RFF, la lecture du rapport du Sénat n°42 (2000-2001) est indispensable et édifiante (pages 33-34) : « D'une manière générale, il est très difficile d'obtenir des chiffres fiables. À titre d'illustration, on citera le rapport de la Commission des Comptes des Transports 1998 qui ne fait apparaître qu'une ligne de subvention de 3,4 milliards de francs dans le tableau des comptes de la SNCF ».
- La commission parlementaire ajoute : « **L'équation financière du financement de l'infrastructure ferroviaire est très complexe et facilite, dans une certaine mesure, l'opacité :**
- La SNCF se fait rémunérer par RFF pour l'entretien et l'exploitation du réseau,
- La SNCF se fait payer pour étudier et réaliser pour le compte de RFF des investissements,
- La SNCF paye à RFF une redevance d'utilisation de l'infrastructure,
- RFF gère la dette de l'infrastructure.
- La commission conclut :**
- « **Il résulte de cette mécanique complexe de nombreux flux financiers qui ne permettent pas d'avoir une vision claire de la situation financière de chaque opérateur** ».

Les relations juridiques entre RFF et SNCF n'ont rien de serein

Sur ce point particulier, la Mission d'évaluation et de contrôle de l'Assemblée Nationale a établi un rapport en juillet 2004 (Rapport n° 1725 sur les relations financières entre le système ferroviaire et ses partenaires publics).

– La page 22 est rédigée ainsi (sic !) : « **La rivalité inacceptable entre RFF et SNCF : de chicaneries en chamailleries.** Les affrontements médiatiques et les manifestations publiques de désaccords ou de rivalité affichée entre deux établissements publics ayant le même actionnaire et la même tutelle sont aussi inacceptables qu'abusives. De la même manière, relève de l'aberration la volonté- un temps affichée par la SNCF- de former un recours contentieux contre les décisions ministérielles de répartition d'actifs avec RFF, prises après avis d'une commission administrative indépendante. Il semble évident que les deux établissements publics doivent converger vers des solutions communes et consensuelles, dès lors qu'ils concourent à l'exécution de la même mission et sont soumis à la même tutelle ».

– La page 23 du même rapport est du même calibre :

« **Le partage des actifs entre RFF et SNCF : 7 ans de mauvaise foi et d'inaction** ».

– Enfin, page 256, l'audition du Directeur du Budget nous laisse pantois : « **M. Hugues Bled-Charreton :** Nous partageons le constat selon lequel les flux financiers de l'Etat, plus généralement des pouvoirs publics, à l'égard des deux principaux acteurs du système ferroviaire, la SNCF et RFF, ne permettaient ni d'explicitement clairement les objectifs de l'État assignés à ces deux acteurs, ni d'organiser une visibilité et un pilotage du financement du système ferroviaire. C'est un constat que la direction du Budget a fait depuis de nombreuses années.

Nous étions arrivés, en 2002/2003, dans une situation de quasi impasse, notamment pour deux raisons : La première, c'est que l'État n'était plus en mesure de verser la dotation en capital à RFF, qui était la variable d'ajustement pour stabiliser la dette de RFF, consécutivement à la réforme de 1997. La deuxième, c'est qu'Eurostat a requalifié la dotation en capital versée à RFF, à compter de l'exercice 2002, en considérant qu'il s'agissait en réalité d'une subvention budgétaire puisque n'ayant aucune contrepartie patrimoniale. Il s'agissait en effet de financer, quasiment à fonds perdus une structure publique ».

– Dans ces conditions, signer un contrat tripartite avec de tels partenaires relèverait **du non sens et de l'irresponsabilité.**

2 / LES ENJEUX EN

Dans l'étude de sensibilité environnementale préliminaire au débat public, réalisée par le bureau d'étude de Toulouse Scétauroute, mandaté par RFF, des portions de tracé ont été analysées. **On s'étonne que le secteur ouest du tronçon commun aux différentes options, c'est à dire de Bordeaux jusqu'à Saint Morillon et au delà, n'ait pas été lui aussi analysé. Pourquoi ?** C'est pourtant cette portion très sensible, qui concentre nombre d'enjeux pour la Gironde, et qui orientera le choix final.

L'eau

100% de l'alimentation en eau potable de notre département provient des nappes souterraines (elles sont d'un intérêt majeur). Compte tenu l'enjeu que représente la gestion de ces ressources a été décidé en 1998 d'élaborer un Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) des nappes profondes du département de la Gironde. Mise en place en 1999, la Commission Locale de l'Eau (CLE) a élaboré ce SAGE approuvé par arrêté préfectoral le 25 novembre 2003. A sa mesure 7-3, ce schéma prévoit l'établissement de cartes des risques de pollution croisant la vulnérabilité et les sources potentielles de pollution tout en prenant en compte les usages de l'eau sur les secteurs sensibles. Bien que ce travail n'ait pas encore été mené à son terme, la CLE



VIRONNEMENTAUX DU SUD GIRONDE

et son groupe d'experts hydrogéologues ont déjà identifié les formations aquifères de l'Oligocène en rive gauche de la Garonne comme un secteur particulièrement sensible du fait non seulement de la vulnérabilité intrinsèque de cet aquifère mais aussi son importance majeure pour l'alimentation en eau potable, notamment de l'agglomération de Bordeaux pour laquelle la ressource oligocène de ce secteur fournit plus de 50 % des besoins (plus de 600 000 habitants).

1. La nappe Oligocène Sud Gironde

Cet aquifère est constitué principalement par les **calcaires à astéries du Stampien qui sont très karstifiés** donc vulnérables aux pollutions de surface dans le secteur concerné par le passage de la LGV. Ces calcaires affleurent au niveau des coteaux tout le long de la vallée de la Garonne au sud de Bordeaux, cette vallée constituant l'exutoire naturel de la nappe (Fig. 1). **Le nouveau sillon envisagé par RFF et en particulier l'option Sud, passe sur cette zone très sensible de l'aquifère.** Un grand nombre de forages, permettant une production de 100 000 m³/jour, alimente la CUB, Bordeaux et les communes du sud Gironde. Une douzaine de captages AEP (Alimentation en eau potable) seront directement concernés par la LGV dans les secteurs de Martillac, La Brède et St-

Selve. Ces forages sont alimentés en partie par les coteaux soit par la zone libre de la nappe, non protégée où passerait la ligne LGV (Fig. 2). Il en est de même pour les futurs captages potentiels de la nappe alluviale rive gauche de la Garonne, ressources de substitution retenue dans le SAGE pour l'alimentation de l'Entre deux Mers en rive droite, ce territoire devant faire face à un développement très important alors qu'il ne dispose pas des ressources nécessaires.

2. Les risques d'une nouvelle ligne :

– **La SNCF est le plus gros consommateur d'herbicides de France** (www.cnrs.fr, dossier scientifique : l'eau). Les pesticides « efficaces » et rémanents sont très peu biodégradables et il est de notoriété publique dans le milieu de l'hydrogéologie que malgré les efforts de la SNCF pour réduire l'utilisation de ces produits dangereux pour la santé (rapport du sénat N° 215, tome 2, 2002-2003), elle reste un des premiers pollueurs de nappes phréatiques de notre pays. Les pesticides constituent un axe majeur d'étude pour la protection des eaux souterraines défini par l'agence de l'eau Adour Garonne pour répondre à la Directive Cadre Européenne (Directive 2000/60/CE du 23 octobre 2000) qui stipule le retour au « bon état » qualitatif et quantitatif des masses d'eau souterraine en 2015.

– Les terrains karstiques sont des secteurs présentant des risques d'effondrement reconnus pour tous les ouvrages de transport (trépidations causées par le passage des trains ou des camions). Plusieurs exemples existent en France sur diverses lignes de chemin de fer dont celle de Bordeaux-Toulouse au droit des calcaires de l'Oligocène, à Bègles et à Virelade ! Les écoulements karstiques peuvent être modifiés par ces phénomènes ou par leur traitement (consolidation par injection de béton) et la ressource altérée (chimie et turbidité).

– Les travaux de terrassements et remblaiements sont particulièrement polluants du fait de la mise en suspension de particules turbides transportées dans le karst vers les captages ou les sources, sans compter les pollutions par hydrocarbures des engins de chantier.

– Il existe une zone de pertes (infiltration d'eau superficielle vers la nappe) au niveau de la rivière du Saucats à La Brède rendant cette zone très sensible à d'éventuels travaux car proche de plusieurs forages. Il en est de même pour la rivière du Tursan en amont hydraulique des sources de Budos.

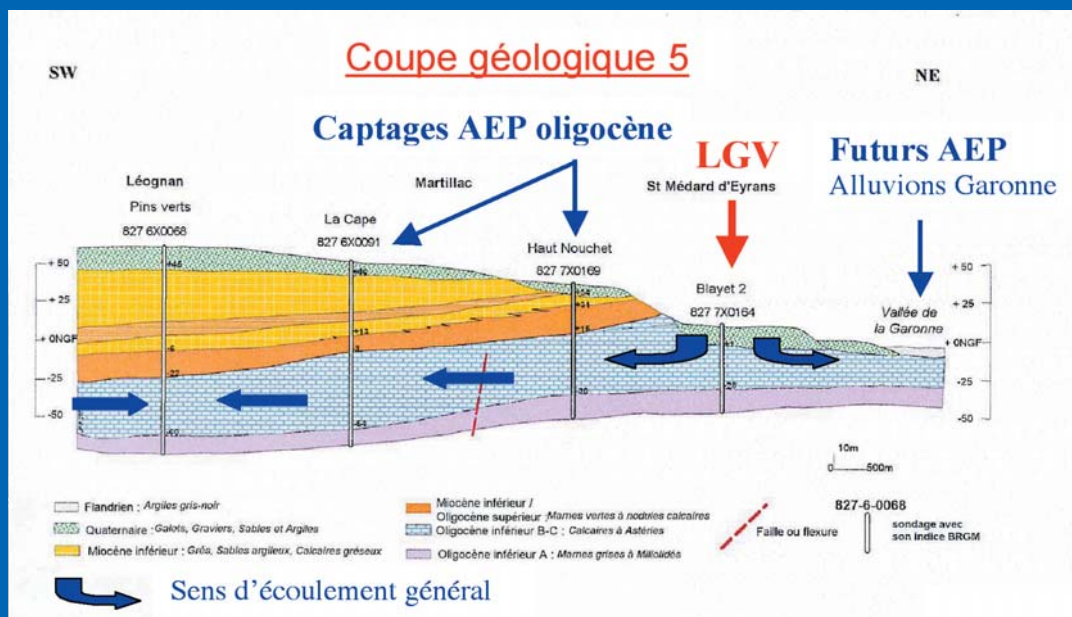


Figure 1 : Captages des « 100 000 » avec numéro BSS et affleurements des calcaires karstiques de la nappe Oligocène, d'après BRGM, 2000, modifié R. Lastennet 2005.

Figure 2 : Coupe géologique 5 (voir fig. 1), d'après BRGM (2000), modifié R. Lastennet 2005.

3. Les sources de Budos (source de Fontbanne)

Les sources karstiques de Budos (Fig. 3) sont des exutoires naturels de la nappe de l'Oligocène au sud de la terminaison périantoclinale de Villagrains-Landiras. Elles sont connues de tout temps pour leur productivité et la qualité de leurs eaux. Celles-ci sont captées et acheminées jusqu'à Bordeaux grâce à un aqueduc de 41 km qui sera traversé à La Brède par la LGV si l'option Sud est retenue. Où est cet aqueduc dans l'étude de sensibilité et où sont les sources de Budos ? 15% de l'eau potable de la ville de Bordeaux provient de cette source (10 millions de m³/an) ce qui constitue un enjeu environnemental majeur. La zone d'alimentation de ces sources sera traversée par la LGV dans l'option Sud les rendant très vulnérables aux pollutions. Il en est de même pour la source de Belle Font à Castres sur Gironde.

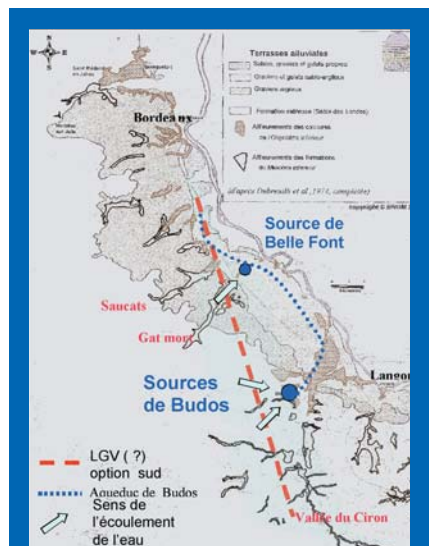


Figure 3. : Sources de Budos et de Belle Font (Castres). Sens des écoulements. Couloir de l'option sud et tracé LGV hypothétique. Rivières classées Natura 2000 en rose. D'après BRGM, 2000, modifié R. Lastennet 2005.

La Forêt des Landes

Il faut signaler l'impact important de la future LGV sur l'hydraulique globale de la forêt. La forêt des Landes a été plantée à la fin du 19^e siècle pour assécher les zones marécageuses insalubres. La topographie très plane des Landes ne permet pas l'évacuation des eaux superficielles et surtout souterraines par manque de gradient hydraulique. Pour la pérennité de la forêt,

un réseau de drainage (les crastes) très dense a été réalisé afin d'évacuer les eaux, en période de hautes eaux de la nappe phréatique. Ce schéma ne fonctionne que par l'entretien régulier des forestiers qui assurent le bon écoulement des eaux en curant régulièrement les fossés et les buses aux passages des voies de communication (la région est recouverte par les sables qui se « déplacent » très facilement sous l'action du vent et de l'eau). La LGV va constituer un barrage hydraulique aux écoulements vers la Garonne. Des zones entières seront inondées une bonne partie de l'hiver avec un impact très négatif sur la forêt, sur les pistes qui deviendront impraticables et sur la salubrité de ces milieux. **Est-ce que, la ligne construite, RFF maintiendra le libre écoulement de toutes les eaux de surface ?**

Les futures gravières

Toute la zone des Landes traversée par la LGV sera en remblais, la ligne surélevée, soit des millions de tonnes de granulats à trouver ! Ce sera le problème majeur de RFF dans la construction de cette ligne. On s'étonne du manque de réponse de leur part. Il faudra que RFF se fournisse dans une multitude de nouvelles carrières, engendrant de nombreuses gravières remplies d'eau, car la nappe phréatique est proche, et une augmentation exponentielle de la circulation des camions et engins pour rejoindre le chantier (nouvelles pistes !). Nous savons que ces nouveaux points d'eau constituent des secteurs environnementaux très sensibles car la nappe affleure et devient très vulnérable. N'oublions pas que sous ces terrasses, la nappe des calcaires oligocènes karstiques est très proche et nous alimente en eau potable.

Conclusion

Les éléments à notre disposition dans ce débat public sont tronqués et incomplets. L'étude de sensibilité environnementale est très loin d'être exhaustive et occulte les problèmes clés de l'environnement girondin. Nous déplorons ce travail incomplet qui sera utilisé pour les décisions futures. Il faudrait une vraie étude d'impact environnemental pour avoir des éléments décisionnels. Nous réfutons la méthode suivie dans cette pré-étude qui doit servir de support pour le choix final. Les enjeux pour la Gironde sont impor-

tants à une époque où le concept de « développement durable » est présent dans tous les discours politiques et médiatiques, ce qui s'est traduit en Gironde et en Région Aquitaine par des investissements financiers très importants en matière de connaissances et de gestion de notre patrimoine « eau » en particulier. La construction de la future LGV aura un impact indéniable à court et à long terme sur l'environnement du sud Gironde, pendant les travaux mais aussi après les travaux. Nous voulons alerter les pouvoirs publics sur **les risques d'une nouvelle cicatrice dans notre environnement pour nous et les générations futures**. L'extrême sensibilité des zones traversées au sud de Bordeaux nous incite à recommander de **conserver l'ancienne ligne et d'abandonner l'option sud** fortement pressentie par RFF. Ce choix a été réalisé à l'époque pour le tracé autoroutier de l'A62 par les ingénieurs du CETE qui ont respecté les zones hydrogéologiques sensibles du sud Gironde (voir fig. 1) en suivant les avis des experts régionaux.

Il est temps d'arrêter le soi-disant « développement durable » de RFF et de revenir à un développement « raisonnable » et raisonné.

EN RÉSUMÉ

– L'Association de défense du Pays Brédois, réitère sa demande d'abandonner ce projet de nouvelle Ligne Grande Vitesse.

– Elle demande que l'aménagement du tracé actuel soit réellement étudié, dans un souci de cohérence environnementale et de rationalisation de la dépense des deniers publics.

– La France veut rouler en classe affaire, alors qu'elle n'a que les moyens de rouler en classe économique !

Bibliographie : Gestion des eaux souterraines en Aquitaine, Année 4. Protection de la nappe de l'Oligocène en région bordelaise. Rapport BRGM/RP – 50468-FR, Novembre 2000.

Etude de vulnérabilité de l'aquifère du Stampien, LARAG, U. Bordeaux1, novembre 1994.

La qualité de l'eau et de l'assainissement en France. Rapport 215 tome 2 (2002-2003). Miquel G. et Revol H., Sénat.

<http://www.cnrs.fr/ov/dossiers/doseau/>

<http://natura2000.environment.gouv.fr/sites/FR7200797.html>

<http://www.smegreg.org/sage/>

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