



Bordeaux,  
Le 19 septembre 2005

Monsieur Henri DEMANGE  
Président de la Commission Particulière du  
Débat Public Projet de ligne à grande  
vitesse Bordeaux – Toulouse  
7 rue de Sébastopol  
31000 TOULOUSE

N/réf. : PM/SP – 2005/234

Affaire suivie par : Pierre Macé

Objet : Ligne Grande Vitesse Bordeaux - Toulouse

Monsieur le Président,

Lors de la réunion du 15 septembre 2005 organisée sous votre égide à Langon, la société Réseau Ferré de France (RFF) a présenté « l'Etude amont du tracé de la Ligne Grande Vitesse Bordeaux – Toulouse ».

Malgré les assertions de la société Scetauroute, mandatée par RFF, le territoire forestier girondin « tronçon sud » n'est ni « facile à comprendre » ni « homogène ». Preuve en est : aucune des associations de DFCI concernées par ces tracés, ni la DFCI Gironde, ni la DFCI Lot-et-Garonne, ni la DFCI Aquitaine n'ont été contactées pour ce débat sur les aspects environnementaux. Cette ignorance des hommes concernés au premier chef et des structures qui l'animent depuis plus de 50 ans ne nous semble pas en adéquation avec les enjeux d'un tel débat.

Les 23 associations de DFCI, les DFCI Gironde et Lot-et-Garonne se sont réunies le 22 septembre et ont jugé nécessaire que RFF précise son « étude amont » pour que « dans ce débat, l'information » soit « la plus complète possible ». Il est utile de rappeler quelques points sur la nature du risque feu de forêt sur la Massif des Landes de Gascogne et les nuisances engendrées par une nouvelle ligne de chemins de fer, tant en augmentant l'aléa feu de forêt qu'en réduisant l'efficacité des investissements de protection existants.

Le Massif des Landes de Gascogne est soumis à une pression très forte des incendies, le département de la Gironde, avec 1 280 départs par an, est le premier département français en terme de départs.

L'extension des sinistres est limitée grâce aux investissements des associations de DFCI, des collectivités qui aménagent ce territoire depuis plus de 50 ans et aux efforts des sapeurs-pompiers.

Malgré cela, il subsiste quelques points noirs, les lignes de chemins de fer en font partie :

Augmentation des départs de feu :

- La construction d'une telle ligne engendrerait des départs potentiels d'incendie dans un milieu sensible au printemps et en été,
- La circulation des trains dont les patins peuvent se bloquer sur les roues lors du freinage est susceptible de répandre du métal en fusion à plus de 17 mètres de la voie et sur tout le long de la ligne.
  - o Ce type d'incendie est particulièrement dangereux, puisque généralement difficile d'accès pour les secours (Pessac, Cestas – Juin 2005).
  - o D'autre part, le front du feu est souvent étendu le long de la voie présentant une situation difficile à contenir pour les secours (Ychoux – 08 avril 1997 – 1 800 m de zone incendiée – 500 Ha brûlés).
  - o Ces départs représentent non seulement une menace directe pour la forêt mais ils sont en plus mobilisateurs de moyens de lutte non disponibles pour le reste de la forêt (incendies du 12 avril 1997 – Cestas).
- Il n'est pas acceptable que la forêt subisse une menace exogène supplémentaire. Ceci d'autant plus qu'il a fallu l'incendie d'Ychoux (500 Ha brûlés en 1997) pour que RFF, à l'invitation expresse de Monsieur le Préfet des Landes, veuille bien écouter les doléances des forestiers pour limiter la propagation des feux.
  - o Aujourd'hui des investissements ont été réalisés dans les Landes avec le concours de la SNCF, de la Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt et la DFCI des Landes. Une partie de l'entretien de ces investissements est à la charge de la DFCI, le reste étant couvert par une participation annuelle de la SNCF.
  - o Les arrêtés départementaux de protection de la forêt des Landes et de la Gironde prévoient le débroussaillage par RFF dans un rayon de 20 mètres de part et d'autre de certains tronçons particulièrement dangereux.  
A notre connaissance ce travail n'est pas commencé.

Avant d'envisager la mise en œuvre d'une nouvelle ligne, il serait donc impératif que RFF mette en sécurité les lignes existantes (Bordeaux – Irun notamment sur la partie Girondine de cette voie).

- Aucune information n'est apportée dans le dossier du maître d'ouvrage sur le transport de l'énergie nécessaire au fonctionnement de cette ligne. Nous nous interrogeons sur la mise en sécurité de ces lignes électriques, elles aussi génératrices de départs d'incendie.
- La zone traversée est fortement touchée par les orages. Nous demandons que des mesures spécifiques soient prises en compte pour éviter que l'énergie libérée lors des impacts de foudre ne crée des départs de feu.
- La végétation herbacée est morte au printemps concomitamment à des gelées matinales susceptibles de provoquer des échauffements sur les caténares gelées lors du passage des motrices. Ces particularités saisonnières doivent aussi être étudiées pour la préservation du milieu forestier.

Nous attendons donc la prise en compte de ces risques particuliers, et les mesures compensatrices pendant les travaux et lors de l'exploitation pour limiter la propagation des incendies.

Nous attendons des informations sur le programme prévisionnel de travaux nécessaires au respect de la réglementation sur les lignes existantes. Le respect des Plans de Prévention des Risques Incendies de Forêt (PPRIF) évoqué page 81 du dossier du maître d'ouvrage est peu pertinent et en aucun cas suffisant puisque aucun PPRIF n'est prescrit sur le secteur pour le moment.

Nous souhaiterions connaître les garanties d'affectation de lignes budgétaires de fonctionnement pour l'entretien des abords. A priori, ces éléments n'ont pas été pris en compte dans le chiffrage du « tronçon sud ».

Outre l'augmentation des départs d'incendie, la création d'une nouvelle ligne engendre un ensemble de fractures dans le dispositif de dessertes du massif et dans le réseau d'assainissement du territoire.

#### Réduction de l'efficacité des investissements de protection :

- La réussite du système de protection de la forêt en sud-ouest est en partie liée aux investissements, au bon état d'entretien des voies d'accès et des fossés que les ASA de DFCI, les collectivités locales maintiennent depuis plus de 50 ans. Ce réseau leur permet un accès rapide sur des départements soumis à une très forte pression des incendies (Gironde : 1er département français en nombre de départs de feu depuis 1991).

- Nous demandons donc de maintenir la continuité du réseau existant et de respecter les arrêtés départementaux qui prévoient un ouvrage de franchissement tous les 500 mètres pour les nouveaux fossés créés en forêt. Cet ouvrage devra permettre le croisement des engins de secours et de débardage.

La nappe phréatique plioquaternaire est battante et s'étend sur la majorité du territoire forestier. Le niveau de cette nappe est régulé par un réseau très dense de fossés aériens.

Il est impératif, que la continuité de ce réseau soit maintenue : tant pour la DFCl, pour la circulation sur les bandes de roulement et dans les parcelles, que pour la sylviculture.

Le manque d'informations sur les conduites d'énergie nécessaires nous fait craindre une nouvelle saignée dans la forêt, aggravant la rupture des réseaux.

Nous laissons les sapeurs-pompiers préciser les moyens spécifiques qu'il faudra déployer pour protéger les installations ferroviaires d'un éventuel sinistre et la participation de RFF à ces moyens qui ne doivent pas entamer le potentiel opérationnel existant.

Nous demandons à la Commission de faire expressément part de notre demande d'approfondir « l'étude amont » pour alimenter un débat public constructif.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Bruno LAFON

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'B. Lafon', with a stylized flourish at the end.

Président