

Objet : Ligne Grande Vitesse BORDEAUX - TOULOUSE	SERVICE INTERMINISTÉRIEL RÉGIONAL DE DÉFENSE ET DE PROTECTION CIVILE 21 OCT 2005
Rédacteur : Capitaine CUISINIER - GOP / SRPAP / Bureau plans d'urgence, de secours et de prévention	ARRIVEE
Annexes : Listes des sociétés fermières par commune	

Prescriptions

Réglementation :

➤ Feux de forêt

Il y aura lieu de pratiquer le débroussaillage conformément au Code Forestier et à l'arrêté préfectoral du 11 juillet 2005 portant règlement sur la protection de la forêt contre l'incendie dans le département de la Gironde.

Notamment, l'application de l'article 2-2-2 « a proximité des voies ferroviaires » :

« Les propriétaires d'infrastructures ferroviaires ont obligation d'exécuter les opérations de débroussaillage jusqu'à une distance minimale de 6 mètres correspondant à la largeur permettant l'établissement d'un bande de roulement. Dans les secteurs les plus exposés au risque incendie, cette distance de débroussaillage pourra être élargie comme précisé à l'annexe 2 du présent règlement, conformément à l'article L 322-8 du Code forestier, jusqu'à une distance maximale de 20 mètres à partir du bord extérieur de la voie. Les travaux de débroussaillage sont réalisés dans le respect des dispositions de l'article 1382 du Code civil après information des propriétaires des parcelles sur lesquelles ils doivent être effectués. »

➤ Infrastructures ferroviaires :

Les obligations de sécurité sont induites réglementairement par le décret du 30 mars 2002 relatif à la sécurité sur les lignes et projets ferroviaires.

L'arrêté du 8 janvier 2002 concerne plus précisément le **dossier de définition** et le **dossier préliminaire de sécurité** qui analyse les zones à risque d'incendie, les accès actuels pour la lutte contre le risque de feux de forêt, les accès durant la phase de travaux (couplage des accès travaux et des accès de secours) et les accès en phase d'exploitation. L'ensemble des mesures relatives à la sécurité fait ensuite l'objet du **dossier de sécurité**.

Accessibilité :

L'efficacité des secours dans le cadre d'une opération ne peut se faire sans une accessibilité des engins de secours le long de la LGV, de ses ouvrages d'art et de ses gares.

Il est donc indispensable que tout point du tracé soit accessible en toute circonstance par les engins de secours.

➤ Routes nationales et départementales :

Pour la LGV - Sud Europe Atlantique, le rétablissement des dessertes avait été sollicité par le Conseil Général.

↳ *Le projet du tracé de la LGV Bordeaux - Toulouse ne devra pas avoir pour incidence une aggravation du temps de réponse des services d'incendie et de secours pour la couverture opérationnelle des risques industriels mais aussi des Etablissements Recevant du Public (E.R.P) et des zones d'habitations.*

➤ Pistes DFCI :

Il conviendra de vérifier que ces moyens de lutte contre le risque d'incendie feux de forêt ne sont pas impactés par le projet.

↳ *A cet effet, toute modification d'accès aux massifs forestiers par les voies existantes (pistes) devra être portée à connaissance pour avis des services d'incendie et de secours et de l'A.R.D.F.C.I.*

L'ensemble des pistes devra faire l'objet d'une analyse conjointe de ces deux structures. Si nécessaire, certaines pistes seront à rétablir et auront à franchir l'ouvrage SNCF.

➤ **Portails engins et piétons :** Durant les phases de travaux, d'essai et d'exploitation, ils devront être disposés tous les 2 km environ et seront à affiner avec les risques présents ou les contraintes du terrain.

↳ *Ainsi, les fortes déclivités et talus feront l'objet d'aménagement permettant le brancardage aisé des victimes et les largeurs seront calibrées pour le passage des équipements sapeurs pompiers (brancards, dévidoirs à bobines, ...)*

➤ **Ouvrages d'art - viaducs :** En cas de réalisation d'ouvrages de grandes longueurs rendant difficile le déploiement de moyens et l'accès à la zone d'intervention inaccessible, il pourrait être problématique aux services d'incendie et de secours de mettre en place les équipements nécessaires à la gestion des victimes (Poste. Médical. Avancé-P.M.A), des matériels (Centre de Regroupement des Moyens-C.R.M) et outils de commandement (Poste de Commandement-Pc).

↳ *Il conviendrait d'aménager sur les viaducs et ouvrages importants des plateformes pour la mise en place de moyens ou le regroupement des victimes (Point de Regroupement des Victimes-P.R.V, P.M.A, ou CRM).*

Défense incendie et points d'eau :

Pour l'étude environnementale, afin de recenser les éventuelles problématiques soulevées par l'impact du tracé la ligne LGV SEA sur les points d'eau, RFF a sollicité à l'époque le S.D.I.S 33 afin d'obtenir des données cartographiques relatives à ces informations.

Pour le projet de tracé LGV Bordeaux -Toulouse, il y aura lieu d'inviter RFF à se rapprocher dès le début de l'étude des organismes possédant les données cartographiques nécessaires :

Pour la défense incendie en milieu urbain :

- le service de la cartographie de la Communauté Urbaine de Bordeaux d'une part pour les communes de la C.U.B,
- les communes et les sociétés gestionnaires de réseaux pour les secteurs hors communautés urbaines impactés par le tracé (voir tableaux joints en annexes),

Pour la défense incendie en milieu forestier

- l'association régionale de défense de la forêt contre l'incendie d'Aquitaine (A.R.D.F.C.I)

Ensuite, il y aura lieu pour RFF de vérifier que le tracé ne modifie pas la couverture existante des risques courants et particuliers (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement et massif forestier) et de rétablir, si besoin, cette couverture au cas par cas.

A cet effet, toute modification d'accès aux points d'eau (forestiers ou non) par les voies existantes (routes, pistes,...) sera portée à connaissance des services d'incendie et de secours et de l'A.R.D.F.C.I. RFF sollicitera alors conjointement ces deux structures pour avis afin de rétablir l'accessibilité de façon équivalente à l'initiale.

Planification des secours :

Afin qu'en cas d'accident, les différents intervenants puissent parler d'un même discours et disposer de repères identiques, il conviendra que chacun puisse disposer de plans communs, identiques à ceux du chantier (indiquant les points de repère, la signalétique, les PRV, les PK).

↳ *Ces plans seront développés par la maîtrise d'ouvrage et renseignés par les différents services d'incendie. Des réunions de concertation seront à définir pour établir la charte graphique, les exemplaires à réaliser et leur distribution.*

En complément, les sapeurs pompiers peuvent avoir à établir des Plans d'Etablissements ou de Sites Répertoriés et en adresser, aussi, un exemplaire au maître d'œuvre.

Organisation et relations avec les S.D.I.S :

Dès la phase d'avant projet, les SDIS devront être associés aux travaux afin de suivre précisément les points précédents, lors de la phase de chantier, les SDIS seront informés des débuts de travaux, de leur avancement ainsi que des conséquences sur les voies de circulation.

En Gironde, le S.D.I.S 33 se proposera de mettre en place un (ou deux) référent(s) au niveau central chargé(s) du suivi du dossier et de coordonner les actions avec R.F.F et SNCF. Au niveau local, il serait intéressant d'établir des binômes sécurité (R.F.F ou SNCF) et sapeurs pompiers (à voir par Groupement territorial ou Centre d'Incendie et de Secours).

Enfin, s'agissant d'un projet impactant plusieurs départements, il semblerait souhaitable d'associer dès le départ le Centre Opérationnel de la Zone (C.O.Z), structure chargée d'assurer la gestion des moyens de défense civile au niveau de la zone de défense.