

# SAUVEGARDE DES PAYS STE BAUME - MONT AURELIEN PLATEAU DE L'ISSOLE

juin 2005

→ **les cahiers d'acteurs**  
SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



L'Association de Sauvegarde des Pays de Ste Baume - Mont Aurélien Plateau de l'Issole a pour but de sauvegarder l'intégrité du territoire face aux infrastructures lourdes d'impacts décidées par les autorités territoriales ou nationales. Elle veut aider à la réflexion pour le développement du territoire du Centre Var et pour la qualité de vie de ses habitants.

#### CONTACT

99, Les Hauts de Resty  
83470 St-Maximin-la-Ste-Baume  
<http://nonlgvpaca.free.fr>

## LE PROJET "LGV PACA" NE REPOND PAS SELON NOUS A L'INTERET GENERAL.

IL DOIT DONC  
ETRE ABANDONNE  
PAR LE MAITRE  
D'OUVRAGE,  
Réseau Ferré  
de France.

EN REVANCHE,  
ETAT ET COLLECTIVITES  
DOIVENT OPTER  
POUR UNE  
POLITIQUE SOCIALE  
DE DEVELOPPEMENT  
DES TRANSPORTS  
COLLECTIFS  
AFIN D'ALLEGER  
LES DEPLACEMENTS  
ROUTIERS

Dans le cadre du débat public organisé par la :

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
LGV PACA

# TGV : QUEL PROGRES ?

APRÈS ÉTUDE DES IMPACTS ÉCONOMIQUES, AGRICOLES, ÉCOLOGIQUES, NOUS SOMMES OPPOSÉS À LA CONSTRUCTION D'UNE LGV CE PROJET AURA SUR NOTRE RÉGION DES EFFETS TRÈS NÉGATIFS AU REGARD DE CES TROIS POINTS.

**Opportunité de la LGV** Marseille est déjà desservie par le TGV. La LGV ne lui apporterait rien de significatif. Toulon est déjà desservie par le TGV. Une gare Toulon-Nord ferait perdre le temps gagné par la LGV en raison de sa distance du centre-ville et des embouteillages.

Nice gagnera un peu plus d'une heure, au mieux. Les voyageurs pressés prendront toujours l'avion. Les autres ne sont peut-être pas à une heure près. C'est-à-dire qu'on s'apprête à saboter toute une région pour un bénéfice de temps totalement insignifiant et que personne ne peut assurer comme certain.

## IMPACT ÉCONOMIQUE

Développement économique accru grâce à la grande vitesse ? Le TGV développe trois sortes d'emploi :

→ le tourisme, qui génère des emplois saisonniers et précaires (hôtellerie et bâtiment) ne permettant pas de vivre et de se loger correctement sur place,

→ les emplois induits par les zones commerciales.

→ le secteur tertiaire qui touche souvent une population venue d'ailleurs.

Par contre, ce projet détruira tout un pan de notre économie agricole. Le choix de société proposé par RFF ne correspond pas à la notion de "développement durable" que l'on cherche à nous vendre. Diverses études réalisées par des Economistes ou par l'INSEE



(voir cahier "Sud INSEE, l'essentiel" de mai 2004) démontrent bien que le TGV n'amène aucun essor économique significatif. Ceci est même confirmé dans le Livret "Pourquoi" de RFF, p. 34 : "la mesure des effets directs du réseau à grande vitesse sur le développement économique des territoires desservis reste pour une large part empirique [...] Une gare ne parvient pas à attirer les emplois qualifiés [...] On constate que les emplois qui bénéficient le plus du réseau à grande vitesse sont ceux du tertiaire supérieur".

**La spéculation immobilière** apparue avec le TGV Méditerranée s'étendra et nous n'aurons plus d'autres alternatives que de quitter nos départements. Nous ne pouvons compter sur les "logements sociaux" car il a été dit à Marseille par une représentante de la Région que "nous sommes en retard de 96 000 logements en PACA et il faudra 30 à 40 années pour résorber le déficit des logements sociaux". Ceux qui resteront paieront bientôt l'Impôt sur la Fortune pour la moindre de leur propriété (voir l'île de Ré)

**Tourisme** : Il y a quelques décennies, le littoral attirait les touristes. Aujourd'hui, la surpopulation et les

nuisances font que les touristes refluent vers l'intérieur des terres, attirés par la tranquillité de notre arrière-pays. Nous ne voulons pas que les mêmes erreurs commises au bord de mer se reproduisent dans l'arrière-pays.

**Nous voulons défendre une qualité de tourisme qui favorise les échanges culturels et les rencontres. Tourisme qui fait découvrir nos sites (nombreuses randonnées, les grottes du Regaye, le Château de Forcalqueiret, les paysages façonnés par l'agriculture...).**

En un mot, un tourisme qui développe un certain art de vivre.

## IMPACT AGRICOLE

Quelque soit le tracé choisi, la LGV signera le scénario de disparition de l'agriculture varoise.

**Par impact direct**, avec une emprise de 7 ha de SAU au km de LGV, à quoi il faut rajouter 80 ha sur la plaine viticole de Cuers (implantation de la gare de Toulon Nord).

**C'est la destruction programmée de vastes territoires viticoles**, anéantissant les efforts de nombreuses années pour améliorer la vinification et obtenir les AOC des Coteaux Varois.

# TGV : QUELLE QUALITE DE VIE ?



**Mais aussi et surtout, par effet induit.** Avec 20M d'europeens qui descendront sur la Côte d'Azur (estimation de Mr Estrosi), la pression foncière et le mitage de l'espace rendront impossibles toutes formes d'installation en agriculture. Les solutions de substitution proposées par RFF et le Conseil Général sont des leurres, car les terrains proposés n'ont pas la même valeur agronomique et ceux mis à disposition à des agriculteurs, au titre des espaces naturels sensibles, ne peuvent l'être qu'à titre précaire. Aujourd'hui, l'agriculture n'occupe plus que 12% de la surface du département, ce qui est déjà nettement insuffisant. A terme, dans les 20 ans, la disparition de l'espace agricole aura des conséquences graves.

→ **Perte de la souveraineté alimentaire pour notre département et notre région.**

→ **Dégradation de paysages et d'un cadre de vie de qualité (vignes, oliviers, troupeaux), auxquels sont attachés tous les provençaux et les touristes amoureux de notre région.**

## IMPACT ECOLOGIQUE

Modification de l'hydrologie : En passant en tunnel, le tracé modifierait gravement les nappes phréatiques de nos massifs et de notre plateau. En passant à flanc de coteaux, les eaux de ruissellement seraient détournées et polluées par les pesticides répandus pour l'entretien des voies. Des études faites par M. Ivaldi (réunion de Mouans-Sartoux du 12 avril) précise les massifs aquifères qu'il ne faut absolument pas percer : "Ste Baume, Plateau d'Agnis, (Beausset), , Loubé" [c'est-à-dire ceux qui entourent la plaine de l'Issole] "car ce sont des réserves d'eau essentielles pour tout le S.O. du département du Var". Il faut savoir que 91% des eaux utilisées par les habitants de la PACA

sont issues des eaux souterraines. De plus ces massifs karstiques sur socle gypsifère présentent un risque d'effondrement et de glissement très important".

**Faune, Flore, Paysage...** Tous les paysages qui font le charme de notre Provence seraient défigurés et balafrés par ce tracé en plaines zones agricoles ou naturelles : il n'est qu'à observer les clichés pris avant et après le passage de la LGV sur le Plateau de l'Arbois pour savoir que ces massifs forestiers seront détruits.

**Atouts patrimoniaux** du plateau de l'Issole qui perdront beaucoup de valeur par la proximité d'une LGV : Source des Orris et Lac du Laoucien (deux sites classés), vestiges gallo-romains, massifs forestiers, lieux privilégiés des randonneurs venus des villes voisines...

**Pollution** : Le TGV est dit "propre" à l'utilisation, [le cahier d'acteurs de l'Ass. Azur Education et Ecologie démontre toutefois le contraire] mais ses conséquences sont sales et polluantes :

L'afflux de touristes entraînerait de nombreuses pollutions : en raison des embouteillages aux abords des villes et du littoral. En effet, par manque de moyens de transports collectifs suffisants, il leur faudrait prendre la voiture, une fois arrivés par le TGV...

Déchets supplémentaires à traiter  
Plages et massifs souillés à nettoyer,  
Eau usée et gaspillée...  
nuisances sonores dans la Plaine de l'Issole due aux massifs l'entourant et faisant caisse de résonance.  
Fret des marchandises non résolu par la LGV et fret/camion accru par le sucroît de population.  
Sans parler des pollutions pendant les travaux (poussières, déviations de routes, dépôts de matériaux, noria de camions...)

## CHOIX DE SOCIÉTÉ

Inégalité car "...déjà habitués à se déplacer. Ce sont des déplacements d'affaires des catégories socio-professionnelles les plus élevées qui sont en premier lieu concernés" (Livret "Pourquoi" de RFF p. 34). Ces déplacements ne concernent qu'occasionnellement les habitants du Var. Cette ligne s'adresse à un public aisé qui n'hésite pas à aller de Paris à Nice ou Marseille le temps d'un week-end.



# TGV NON – FERROVIAIRE OUI

Les seuls bénéficiaires de ce projet pharaonique seront en effet les classes aisées.

Var-Cité-Dortoir des grandes métropoles françaises. A ceux qui ont choisi de privilégier leur "carrière", on offre la possibilité d'habiter à des centaines de kilomètres de leur travail avec un temps de trajet équivalent à celui d'un banlieusard.

**C'est un choix de vie.**

Une telle consommation de trajet sans aucune réflexion à long terme nous semble aberrant vu la pollution et le gaspillage d'énergies qu'elle engendre.

**Absence de transports collectifs quotidien pour les habitants de PACA.**

Le réseau d'autocar laisse nombre de villages à l'écart de ses dessertes (actuellement, il est impossible de faire l'Aller-Retour "La Roquebrussanne-Nice" [140 km] dans la journée par les transports collectifs).

Les TER continueront peu à peu à être supprimés, ainsi qu'ils le sont sur le tronçon Lyon-Marseille depuis la création du TGV-Méditerranée.

Ici, sur le plateau de l'Issole, nous avons choisi de privilégier avant tout notre cadre de vie et nous efforçons de transmettre à nos enfants les richesses héritées de nos parents. Ayant vu les dégâts et les nuisances apportés ailleurs par la LGV, nous refusons de la voir saccager notre environnement visuel et sonore.

## FINANCEMENT

Imprecision sur le nom des financeurs. RFF précise que la vente des billets financera entre 5 et 20% de l'investissement, le reste étant à la charge de l'Etat et surtout des collectivités territoriales de PACA (région et départements, villes). Ceci est souvent démenti par les élus. N'allant pas jusqu'à Barcelone ou

Gènes, l'Europe ne financera pas ce projet.

**Imprecision sur la durée de l'emprunt : entre 30 et 50 ans selon les interlocuteurs. C'est dire que deux générations paieront.**

Imprecision quant à ce qui est compris dans les fourchettes de prix annoncés : soit ce sont les travaux proprement dits, soit tout est compris, les gares, les infrastructures les reliant aux divers réseaux, les expropriations, les indemnisations... On peut s'étonner du chiffrage de RFF puisque le tracé n'est pas - officiellement - défini : on ignore jusqu'où il ira... (Nice ? Antibes ? Cannes ? Les Arcs si les moyens financiers venaient à manquer ?)

Dépassements prévus des chiffres de départ par tous les tronçons de TGV construits (voir TGV-Est ou Lyon-Turin). **Nous sommes très inquiets quant au montant à payer en fin de travaux.**

Rien de tout cela n'est sérieux. La seule chose sûre est que nous paierons la plus grande part de la facture. Nous paierons sans avoir réellement besoin de cette ligne. Sans savoir combien. Sans savoir jusqu'à quand. Nous paierons malgré toutes les nuisances possibles et avec la quasi certitude qu'un jour cette ligne sera utilisée par les sociétés privées... Nous paierons avec en plus la joie, pour certains d'entre nous, de payer pour notre propre expropriation... Nous refusons de payer un produit que nous ne voulons pas, dont nous n'avons pas besoin, au bénéfice des lobbies du tourisme, du BPT et des spéculateurs immobiliers.

## ALTERNATIVES

Nous sommes POUR le rail. Nous voulons qu'il nous soit utile, qu'il nous rende la vie plus facile, plus propre, plus agréable. Pour cela nous demandons d'urgence : La réhabilitation de toutes les voies ferrées de PACA. La réouverture de toutes les gares afin que la population puisse aller travailler en ville sans prendre sa voiture. Cela évitera bien des embouteillages, de la pollution, et bien des accidents. La desserte régulière et complète par les autocars de toutes les communes du Centre Var. L'aménagement du fer-routage ou mer-routage pour limiter la pollution des camions sur les routes et autoroutes améliorant ainsi la qualité de la vie des riverains.

**Nous ne voulons pas attendre la fin - hypothétique - des travaux de la LGV et sa mise en service pour que ces trois points primordiaux pour notre quotidien, notre économie et pour la lutte contre la pollution, soient enfin étudiés et mis en œuvre. Ceci répondrait au souci de RFF de préserver l'environnement... ..Et à celui des préfetures et des services de l'Etat qui demandent instamment aux communes, lors de l'élaboration de leur Plan Local d'Urbanisme, de protéger leur cadre de vie, leurs massifs forestiers, leurs plaines agricoles, leurs ZNIEFF...**

**Rédacteurs : Denis Carel - Suzanne Laugier - Nicole Manéra - Christian Moulin.**