

LA CAPRE COORDINATION ASSOCIATIVE PROVENÇALE POUR LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

mai 2005

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

LA CAPRE, MOUVEMENT CITOYEN

La CAPRE est un mouvement populaire d'associations, anciennes ou nouvelles, ayant pour vocation d'exprimer avec la force du nombre et la sérénité de l'attachement à la démocratie une opposition constructive au projet soumis à notre réflexion par la société RFF.

Un certain discours convenu semble faire du TGV un instrument indispensable de modernité et de développement. Il n'est pas du tout adapté aux spécificités socio-économiques, culturelles et géographiques de notre région ni aux besoins quotidiens de la majorité de la population

La CAPRE, très évolutive, a été fondée autour d'une dizaine d'associations du Centre Var (St-Maximin, Vidauban, La Roquebrussanne, Brignoles, Garéoult...) et travaille en liaison étroite avec d'autres collectifs associatifs.

Elle participe naturellement au Débat Public officiel et, au delà de ce cadre formel, anime et animera par diverses actions de la vie publique le débat démocratique constant, dans le respect des lois de la République.

CONTACT

Place des 3 Moulins
83170 Brignoles
Site : <http://nonlgvpac.free.fr>
contact : capre.lgv@free.fr

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

LE PROJET "LGV PACA" NE REpond PAS SELON NOUS A L'INTERET GENERAL

Il doit donc être

abandonné par le maître

d'ouvrage, la société

RFF.

En revanche, état et

collectivités doivent opter

pour une véritable

politique d'aménagement

du territoire et

développer le ferroviaire

hors grande vitesse en

site propre.

LES RAVAGES D'UN FAUX PROGRES...

... inversons la tendance !

1. CE PROJET DE LGV NE DIT PAS SES VRAIS OBJECTIFS.

Grande vitesse et "grande capacité" nous semblent être avant tout un outil de développement de la consommation de transports, au profit commercial du vendeur de déplacement et de celui des constructeurs d'infrastructures.

Loin de répondre à une utilité sociale, il répond d'abord à une **incitation marketing** : satisfaire ses envies en abolissant les distances, avoir une maison à un endroit et travailler à 1000 kilomètres de là... Cette idéologie nous paraît désormais trop destructrice pour être davantage encouragée.

À côté de la consommation de transports, il y a la "consommation de Provence" et celle d'espace (par les infrastructures, par l'inflation immobilière) : le projet LGV nous semble en être un instrument privilégié.

Pour autant, nous sommes partisans du **développement des transports ferroviaires** et du développement des villes du pourtour méditerranéen. **Mais la LGV n'est pas faite pour cela**, malgré les efforts de communication de ses promoteurs. D'une part, elle concurrence réellement le train local, utile, en lui ôtant ressources financières et voyageurs potentiels. D'autre part, elle ne relierait pas l'Italie autrement qu'à vitesse réduite (la grande vitesse viendra par Lyon-Turin). La LGV est donc un projet qui nous semble concerner Paris et l'Europe du Nord avant tout.

Il y a à nos yeux discordance entre les objectifs affichés pour ce projet et sa réalité.

2. POURQUOI LES CHOIX TECHNIQUES SONT-ILS UNE CONTRAINTE DU PROJET ET NON L'OBJET PREMIER DU DEBAT DEMOCRATIQUE ?

Il est un point majeur et structurant du projet qui échappe au débat public, c'est celui qui a été opéré par la SNCF dans les années 1970 sur la technologie de grande vitesse : la vitesse TGV s'obtient par la rectitude de l'infrastructure (ligne droite). Pourtant, d'autres technologies moins traumatisantes pour l'environnement existent (par exemple le pendulaire, évacué en deux pages dans la documentation RFF).

Le projet en Provence pourrait être l'occasion de mettre enfin en avant une technologie enfin moderne, exportable, utilisant les couloirs

3. UNE LIGNE A GRANDE VITESSE EN SITE PROPRE : UN IMPACT ENVIRONNEMENTAL TROP LOURD, QUEL QUE SOIT LE SCENARIO.

Il nous semble préjudiciable pour la qualité de la décision publique et la clarté des débats de discuter de l'opportunité d'un projet à partir seulement de grandes options générales. Cela peut conduire à négliger dans un premier temps l'impact des tracés.

→ **L'impact sur les espaces naturels.**

Au prétexte que "les arbres ne protestent pas", le TGV Méditerranée avait vu son tracé emprunter des espaces naturels protégés (ZNIEFF, ZICO) pour éviter des zones habitées.

Que dire des sites remarquables, des espèces végétales et animales protégées, de l'exceptionnelle richesse qui caractérise les massifs de Ste-Victoire, de Ste-Baume, de la Loube, la forêt des Morières, du Plateau de l'Issole, la Plaine des Maures ? Nous aimerions que la qualité des espaces naturels soit

un critère de même poids que les gains de temps ou économies de construction.

→ **L'impact humain.**

Une ligne TGV est un traumatisme pour ses riverains. La forte densité de population de notre région, son urbanisation hélas très diffuse multiplient les expositions aux nuisances sonores, visuelles sans parler des pertes patrimoniales. Chercher seulement à "limiter les dégâts" entraînerait surtout un renchérissement considérable du projet (sur ce point, on peut compter sur l'expérience juridique acquise par les riverains au cours du premier TGV Méditerranée).

→ **L'impact agricole.**

Viticulture, arboriculture, élevage, polyculture, horticulture... L'agriculture provençale a des spécificités liées à sa technicité, son parcellaire souvent modeste et à une terrible concurrence pour l'espace foncier. Les terres agricoles ne représentent plus que 12% du territoire du département du Var. Malgré tout, l'agriculture provençale est performante, exportatrice. Mais elle reste fragile.

NON A LA LGV : UN CHOIX DE SOCIÉTÉ

La LGV aurait pour conséquence la disparition de plusieurs centaines d'hectares, la destruction d'exploitations, l'accélération de la disparition des coopératives et des petites fermes qui sont à la base du tissu économique et social rural.

Elle entraînerait aussi la hausse des cotisations des exploitants restants (dûe à la baisse du nombre de cotisants).

Substitution ou compensation ne seraient pas une solution, car une terre agricole fertile est le résultat d'une lente et complexe évolution biologique : elle ne peut pas être remplacée par une lande ou un bois quelconque après un simple défrichement.

→ L'impact paysager.

Si l'esthétique est une affaire de goût et d'époque, les paysages actuels de la Provence plaisent ainsi au monde entier. Les piliers de béton d'une ligne nouvelle, vite "taggés", les talus rectilignes traités aux désherbants se marient mal avec les collines, la vigne et l'olivier.

→ Les risques naturels

Zones inondables en Val de Durance ou dans la plaine des Maures, zones sismiques en Pays d'Aix, sous-sols instables en Pays Gardannais et Vallée de l'Arc, difficultés liées à l'hydrogéologie au Sud Ste-Baume et montagne de la Loube (entre autres...) sont autant de facteurs qui devraient conduire l'homme à être raisonnable, au lieu de faire courir des dangers à sa propre espèce.

4. QUI PAIERAIT ? COMBIEN ? CETTE QUESTION MAJEURE DOIT ÊTRE TRAITÉE EN PRÉALABLE POUR APPRÉCIER L'OPPORTUNITÉ DU PROJET.

Le critère des coûts est déterminant dans l'évaluation que l'on peut faire d'un projet, a fortiori s'il s'agit d'engager 5 et 7 milliards d'euros, montant qui devrait être très largement dépassé suite aux imprévus tellement classiques. Or le montage financier n'est pas établi à ce jour.

Nous croyons savoir que la LGV serait financée très majoritairement par le contribuable. Avant d'aller plus loin, il est primordial de dire lequel (européen, national, régional, marseillais, toulonnais, niçois, aixois...), à quelle hauteur et avec quelle incidence concrète en termes d'impôts. Tout autre méthode s'apparenterait à signer un chèque en blanc, ce que nous refusons.

Si la dépense est certaine, la recette ne l'est pas. Celle de RFF et SNCF sera calculable. Nous aimerions aussi que soit chiffré le retour attendu par les autres financeurs, afin de suivre s'il était nécessaire dans les années à venir la qualité de leur engagement.

5. AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE. UN OUTIL QUI AGGRAVERAIT LES MAUX DONT SOUFFRE LA RÉGION.

Il aurait été intéressant que l'outil de transport soit débattu après la présentation par les collectivités et par l'Etat de grandes options d'aménagement du territoire.

Tel n'est pas le cas.

Le projet soumis au débat est d'abord un projet de transport et l'aménagement du territoire semble relégué au rang des conséquences annexes.

→ La multiplication des infrastructures dans la région.

La LGV aurait-elle un effet suspensif sur les autres projets d'infrastructures qui menacent la région (contournement autoroutier de Nice, d'Aix, A8 bis, barreau St-Maximin Cadarache, second aéroport niçois...) ? Rien n'est moins sûr et l'aménageur concerné

n'a pas le pouvoir de s'engager sur ce point. Seul l'Etat le pourrait.

Tout au contraire, l'afflux de population, favorisé par la LGV contribuerait à l'explosion des autres projets.

Le "report modal" est rien moins qu'incertain et nous ne sommes pas prêts à "faire un pari" en ce sens.

→ TER et ferroutage ne sont pas au programme.

Ni les transports express régionaux ni le ferroutage ni encore le cabotage maritime ne sont inscrits ni financés dans ce programme.

A l'expérience, le TGV Méditerranée (Valence-Marseille) n'a rien résolu en termes de transports inter-cités dans la région. Comment la LGV Paca (Aix-Toulon-Nice) y parviendrait-elle ? Au contraire après l'arrivée du TGV Méditerranée, la révision des horaires et dessertes a conduit à un affaiblissement général du ferroviaire local (voir Arles, Tarascon, Salon...) ;



OUI AUX TRANSPORTS PUBLICS ET AUX TER

les engagements pris depuis des décennies en faveur des TER n'empêchent pas l'inflation automobile que chacun connaît tous les jours.

→ Les "gares-aéroports".

La ligne nouvelle est reliée au réseau existant par des promesses, non par des projets ferroviaires fermes et financés. Les gares nouvelles sont réservées aux automobilistes et ne sont pas des points d'échange avec le réseau régional ou local. Seuls les centres-villes permettent l'organisation de transports collectifs de rabattement efficaces et rentables.

→ La pression foncière, la cherté du foncier.

L'un des effets marquants du TGV Méditerranée est son impact sur le prix du foncier (bâti et non bâti) ainsi que sur le marché de l'immobilier, dans un contexte général très élevé, en Provence plus qu'ailleurs.

De nouvelles gares dans le Var ouvriraient les espaces qui sont

encore épargnés grâce à leur difficile accessibilité. Par exemple, la plaine viticole de Cuers disparaîtrait à terme sous l'effet des projets commerciaux et immobiliers.

Transformer notre région "à la californienne", entre technopoles pour cadres supérieurs et îlots gardiennés pour un 4^e âge européen fortuné n'est pas l'avenir que nous souhaitons. C'est pourtant celui-ci que "l'air du temps" nous convie à encourager.

Il ne semble pas opportun pour les populations locales, en particulier les moins favorisées, d'aggraver une situation déjà difficilement supportable.

→ Les alternatives : un autre aménagement du territoire et la revitalisation du système ferroviaire existant.

Les contre-propositions du mouvement associatif relèveraient en premier lieu d'un débat plus général sur l'aménagement du territoire, les infrastructures de transport n'étant qu'un outil.

Dans le pur domaine du transport,

les associations demandent que les budgets des collectivités soient attribués directement au réseau ferroviaire existant et non débloqués à l'occasion de l'arrivée d'une LGV que le mouvement associatif refuse dans son principe même.

Nous ne croyons pas que la LGV, qui est un produit commercial autosuffisant, apporte avec elle des transports inter-cités fréquents profitant réellement à tous, tous les jours : comment se rentabiliseraient-ils ? Y aurait-il péréquation des recettes ?

A l'évidence : non.

En conclusion, nous ne sommes pas demandeurs de ce projet de LGV, nous ne souhaitons pas le financer et nous ne souhaitons pas qu'il vienne endommager davantage la Provence.

