

L'AVENIR DES ESPACES NATURELS DES MAURES

*DES EFFETS D'UNE **LIGNE A GRANDE
VITESSE** TRAVERSANT DES ZONES
NATURELLES, DES ZONES AGRICOLES
ET DES ZONES PERIURBAINES....*

PRESENTE PAR DES ASSOCIATIONS
LOCALES ET LES HABITANTS DE
GONFARON



Vue de St-Quinis, au dessus du village de Gonfaron sur le resserrement du couloir permien. A gauche sur la photo, le massif des Maures, à droite, les reliefs calcaires des Montauds

Liste des associations :

- ✓ *SOCIETE DE CHASSE, la CHEVROTINE, déclarée le 3 septembre 1938, JO du 16 septembre 1938. Siègè social : La Désirée, quartier de la Nasque, route de Collobrières, 83590 Gonfaron. Président : M.AUDIBERT Robert*
- ✓ *LES AMIS DE GONFARON : déclarée à la Sous-Préfecture de Brignoles le 18/09/1995 n°2495, J.O 18/11995 n°42. Siègè social : 58 avenue FOCH 83590 GONFARON. Président : M.GROSSO Robert*
- ✓ *ASSOCIATION DE DEFENSE DU LAC DE BONNE-COUGNE : déclarée à la Sous-Préfecture de brignoles le 30/10/2003, publiée au jo le 29/11/2003 sous le n°20030048, annonce n°1970. Siègè social : avenue de la Gare 83590 GONFARON. Secrétaire : M.LIGNER Christian*
- ✓ *LES AMIS DE L'AILLE, société de pêche ; déclarée à la Sous-Préfecture de Brignoles le 18/03/1998, publiée au jo le 25/04/1998, annonce n°2464. Siègè social : 17 rue du Mal Joffre 83590 GONFARON. Président : M.MILLET Gilles*
- ✓ *L'ASSOCIATION DES AMIS DU CHENE LIEGE ET DE L'ENVIRONNEMENT DES MAURES, déclarée le 24 mars 1995(068-1995) et modifiée le 26 août 2003 à la Sous-Préfecture de Brignoles, publiée au JO le 1^{er} novembre 2003, annonce 1589 (référence :0300441589,2206657C), siègè social ; Quartier Rimauet 83590 Gonfaron, Président ; M.Paul GARCIA*
- ✓ *ETHIQUE ENVIRONNEMENT, déclarée à la Préfecture du Var, le 30/01/1997. Publiée au JO, le 26/02/1997, SIRET : 42481153700010 Siègè social : les Latty 83340 Le Cannet des Maures. Président : M. Jean-Luc LONGOUR*



Vue de Gonfaron vers le Sud-Est prise de St-Quinis. Espace urbanisé dans le couloir permien de la Plaine des Maures, avec au fond, le massif des Maures.

LA L.G.V PACA PEUT-ELLE TRAVERSER NOTRE COMMUNE ET LA PLAINE DES MAURES ?

La commune de Gonfaron se situe au niveau du resserrement du couloir permien entre les Maures à l'Est et les reliefs calcaires à l'Ouest (les Montauts, la Carnarotte, la Roquette). La largeur de ce passage est d'environ 1 km. Ce goulot d'étranglement naturel ne peut être que le seul passage de la L.G.V.

L'étude de Hanrot et Rault de mai 2005, publiée sur le site LGV PACA, confirme cette problématique dans la séquence « Plaine des Maures », en montrant, page 11 de la synthèse, les infrastructures jumelées de la Plaine des Maures. La perspective réalisée dans cette étude sur le village de Gonfaron démontre qu'une nouvelle ligne ferroviaire s'implanterait en zone habitée !

La commune est déjà traversée par :

- la voie ferrée Marseille-Vintimille
- la RN 97 dont le trafic est intense (8000 véhicules par jour)
- l'Autoroute A 57 Toulon-Nice

D'Ouest en Est, de nombreux lotissements sont déjà (ou en cours) construits, les terres viticoles avec des crus AOC occupent les espaces non-urbanisés et les bois des plaines s'étendent dans la dépression permienne.

Les lotissements sont récents et leurs habitants n'ont nullement envisagé de se retrouver avec une voie ferrée au bout de leur jardin. Ils ont fait le choix de vivre loin des zones urbaines pour l'environnement calme et agréable de la nature, de la plaine des Maures. En 2020, beaucoup d'entre eux n'auront pas terminé de rembourser l'emprunt pour leur maison !



Vu du village de Gonfaron des Maures au Massif calcaire de la Carnarotte

La protection de la Plaine des Maures fait l'objet d'une attention toute particulière :

- Projet d'Intérêt Général
- Zone Naturel d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique
- Zone d'Intérêt Communautaire pour les Oiseaux
- Natura 2000
- Convention de Berne pour la Tortue d'Hermann dont les bois des plaines constituent un habitat connu et répertorié
- Réglementation protégeant la Tortue d'Hermann, Arrêté du 22/07/1993 modifié par l'arrêté du 29/12/2004 (destruction, enlèvement, mutilation, destruction de son habitat, altération ou modification du milieu de vie particulier des reptiles

Dans le Var, il ne reste plus que 12 % d'espaces agricoles. Les viticulteurs ont beaucoup investi pour améliorer la qualité de leurs productions. La cave coopérative des Maîtres Vignerons de Gonfaron connaît un net essor. L'implantation de la LGV déstructurerait les activités agricoles et viticoles qui participent à l'équilibre économique du village.

Les nuisances provoquées par le T.G.V, sonores, vibratoires, hydrogéologiques affecteraient une grande partie des habitations de la commune. La configuration géographique (couloir situé dans une dépression encadrée par des reliefs) amplifiera les nuisances.

La chasse sur la commune est une des plus anciennes traditions et activité de l'homme, l'espace naturel qui est nécessaire au gibier et à la faune sauvage se trouverait parcellé, isolé. Les sites favorables à la reproduction, déjà fortement réduits par l'autoroute A 57, seraient de nouveau touchés par la L.G.V :

- Disparition des habitats typiques méditerranéens
- Accentuation de la fragmentation et de l'artificialisation des territoires
- Réduction des activités agricoles et pastorales compatibles avec la biodiversité

Le projet de la LGV est en contradiction complète avec les Orientations Régionales de Gestion de la Faune Sauvage et d'Amélioration de la Qualité de ses Habitats en Provence alpes côte d'Azur et les 39 orientations de la Direction Régionale de l'Environnement et de l'Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage. (documents annexes joints)

La rivière l'Aille subira d'importantes modifications de son étiage en raison des perturbations hydrogéologiques engendrées par l'infrastructure de la LGV, et la gêne sonore associée rendront impossible la pratique de la pêche.

LA LIGNE LGV AURA T-ELLE DES EFFETS BENEFIQUES POUR LES HABITANTS DE NOTRE COMMUNE ?

Au recensement de 1999, près de 80 % des habitants de la commune ne travaillaient pas sur place. Très peu travaillaient dans les communes limitrophes et la distance moyenne pour rejoindre le lieu de travail était de 30 kms.

La réponse aux besoins en transport des habitants devrait leur permettre d'accéder facilement aux zones d'emploi. (Toulon, Cuers, Fréjus-St Raphaël, Brignoles) La ligne LGV ne répondra pas à cette demande.

De nombreux habitants seront obligés de déménager, leur habitation se situant sur le trajet de la LGV. L'impact du TGV sur le foncier rendra inaccessible l'accès au logement pour les habitants de la commune dont plus de la moitié n'est pas assujettie à l'impôt sur le revenu.

L'intérêt du TGV pour la population locale se situe au niveau des déplacements inter-régionaux vers les mégapoles marseillaises et niçoises, les déplacements nationaux et européens. Mais le coût de ces voyages ne les rendra pas quotidien !

L'investissement pour la ligne LGV, pour la partie traversant la commune, serait d'environ **150 millions d'euros** (1 milliard de francs). **Ces sommes investies dans l'amélioration du transport régional, le développement local, l'éducation, la recherche, l'emploi seraient beaucoup plus bénéfiques pour la population.**

LA LIGNE LGV EST-ELLE NECESSAIRE POUR LE VAR ET POUR LA REGION ?

Marseille et Aix-En-Provence sont déjà raccordées par une ligne grande vitesse.

Le raccordement envisagé de Toulon par une gare se situant à 30 kms du centre-ville ne présente aucun intérêt pour l'agglomération toulonnaise. Le gain de temps réalisé sur les longues distances serait perdu pour se rendre au centre-ville. Cette situation excentrée de la gare Toulon-Nord à Cuers amplifierait les nuisances liées à l'utilisation d'autres transports.

La liaison à grande vitesse vers Nice serait utile pour désenclaver cette mégapole et réduire le temps de trajet vers Paris. Mais le passage par le département du Var ne semble pas le plus efficace pour gagner du temps, d'autres liaisons sont possibles (axe Lyon Turin Nice, couloir Rhodanien, Nord Paca Nice).

L'INTERET DE LA LGV ENVISAGEE JUSTIFIE T-IL LE SACRIFICE DES TERRITOIRES ?

Les gains de temps pour rejoindre la capitale ou pour les liaisons inter-régionales sont certains mais ils ne bénéficieront qu'à une partie de la population locale (déplacement d'affaires, tourisme, personnel politique pour les instances régionales et nationales, ..).

Les premiers bilans établis sur le développement économique autour des nouvelles gares TGV dans le sud-est semblent démontrer :

- ✓ *« le TGV ne va pas fondamentalement changer les choses mais conforter un cycle de développement économique, l'acquis un bon développement économique » Stéphane Salord, Adjoint au Maire d'Aix (dans la Tribune, l'effet incertain du TGV sur l'immobilier, 8 juin 2001)*
- ✓ *« le TGV a cependant un effet certain sur l'immobilier, se situant à moins d'une demi-heure des gares implantées »*
- ✓ *« l'arrivée du TGV ne pousse pas les gens à partir, mais permet aux gens de la nouvelle région desservie de trouver un travail dans les grandes métropoles tout en gardant leur logement, ce qui entraîne une forte hausse des loyers dans les quartiers proches des gares, comme on a pu l'observer à Lille, Angers, Aix*, Marseille (la vie financière, 8 mars 2002, *NDLR)*

- ✓ *« sur le trafic ferroviaire, si les villes qui bénéficient de l'arrêt du nouveau TGV sont effectivement mieux desservies, se pose le problème des autres villes de la région, pour lesquelles l'inégalité ne devient que plus flagrantes. De plus la SNCF a réduit la desserte directe des petites villes de la vallée du Rhône (Le Monde, 13 juin 2002)*

Sa réalisation aura des impacts vitaux sur la commune :

- ✓ *Le développement économique actuel du Centre-Var repose sur un boom démographique le long des axes de communication entraîné par le gradient de prix de l'immobilier entre les espaces urbains et péri-urbains. Il ne supporterait pas la baisse de la différence des prix*
- ✓ *La viticulture représente la part la plus importante du PIB en Centre-Var. avec le tourisme vert, ils nécessitent des espaces naturels sans nuisance.*
- ✓ *L'espace occupé par la ligne LGV réduira d'autant les zones vouées aux nouvelles activités économiques, grevant le devenir du village.*
- ✓ *L'impact environnemental de la LGV nuira au développement du tourisme vert et à l'installation d'entreprises recherchant la qualité du cadre de vie*
- ✓ *Le mitage actuel de l'habitat sur la commune et notamment des lotissements récents obligera, pour la construction de la ligne, à mettre en cause de nombreux logements*

D'AUTRES SOLUTIONS SONT POSSIBLES POUR AMELIORER LES VOIES DE COMMUNICATION FERROVIAIRES :

- **Amélioration du Transport Express Régional.**
 - La saturation des axes routiers à l'entrée et à la sortie de Toulon, les besoins de se déplacer dans le département où les deux Sous-Préfectures ne sont pas desservies par des axes ferroviaires, confirment les besoins, pour les habitants de la région et du Var, de disposer d'un véritable réseau de proximité. Ce réseau devrait permettre de rejoindre dans des délais raisonnables les grandes agglomérations du département et de la région.
 - Le réseau actuel est souvent défaillant, il nécessite des investissements pour améliorer le service rendu aux usagers et devenir un véritable vecteur d'aménagement du territoire
- **Développement du fret, du mer routage**
 - la lutte contre l'effet de serre et contre la pollution quotidienne provoquée par le transport routier intense, l'avenir incertain des produits pétroliers doivent impérativement conduire à de nouvelles solutions pour le transport des marchandises
 - la réalité économique exige un transport de marchandise plus rapide et desservant au plus près les consommateurs

- l'extension de la ligne TGV vers Marseille est concomitante avec les fermetures partielles des gares de fret de Marseille et d'Avignon

*** Investissement dans le matériel et les voies pour réaliser des gains de vitesse appréciables**

- l'amélioration du réseau classique pour augmenter son efficacité est possible (renforcement du ballast, traverses en béton, soudure des rails, élargissement des tunnels,...)
- la technologie du pendulaire, applicable à l'ensemble du réseau national et à l'ensemble du matériel roulant, apporterait des gains de vitesse comparables à la LGV sur la région PACA



Habitat de la tortue d'Hermann, bois des plaines au pied des Maures

CONCLUSIONS :

- Les nuisances provoquées par la LGV sur la commune de Gonfaron et la Plaine des Maures sont incompatibles avec les activités du village, la vie quotidienne des populations et la préservation de l'environnement et du cadre de vie
- Nous sommes favorables à l'amélioration des liaisons ferroviaires mais nous sommes opposées à la création d'une ligne spécifique pour TGV dans notre milieu de vie
- Nous demandons le développement du réseau de transport régional, seul moyen efficace pour le déplacement de la population Varoise et pour favoriser la vie économique du département
- Nous demandons également le développement du fret ferroviaire et du mer routage pour réduire les transports routiers de marchandises