

Cuersois d'origine, attaché à cette terre que j'ai quittée pour des raisons professionnelles pendant 25 ans (6 ans à Longwy puis 19 à Marseille), je lui avais consacré pour achever mes études de Géographie à Université d'Aix en Provence un diplôme Études Supérieures ayant pour sujet : " Les Nouvelles Orientations Agricoles dans la Région de Cuers" (1966). N'ayant jamais perdu le contact avec ce terroir, je suis venu en 1994 y terminer ma carrière de professeur d'Histoire-Géographie avec mon épouse qui exerçait la même profession, elle à La Farlède, moi à Brignoles. Nous avons vu le département du Var changer, ses paysages se transformer... Aujourd'hui on nous propose une accélération brutale de cette évolution par une traversée Est - Ouest de ce département dans sa zone méridionale par une L.G.V.

Nous sommes opposés à la réalisation de ce projet pour les motifs suivants :

1) Les maires de trois grandes villes (Marseille, Toulon, Nice) se sont mis en avant, voulant jouer un rôle moteur dans la prise en compte de ce projet par le gouvernement. Ils considèrent indispensable sa réalisation pour l'avenir de leur cité, or :

a) Pour MARSEILLE : cette agglomération est déjà reliée à Paris et à l'Europe du Nord par une L.G.V. La poursuite de celle-ci n'est pas essentielle pour l'agglomération marseillaise dont les regards sont tournés avant tout vers le Sillon Rhodanien et le Nord. Le passage du T.G.V. Paris- Nice par Marseille allongerait de façon "intolérable" pour les Niçois le temps de parcours

Quant à l'éventualité d'une nouvelle gare à La Blancarde, souterraine (avec quelles aires de parking ?), même si le maire de Marseille affirme : " Je ne sais pas ce que ça va coûter, mais ce n'est pas aujourd'hui le problème.", il est permis aux contribuables de se poser la question du coût de cette nouvelle gare... et de sa nécessité !

b) Pour TOULON : selon les documents fournis, le temps de parcours Toulon- Paris pourrait être réduit de 35 à 45 minutes. Des milliards d'euros, des dizaines de kilomètres de tunnels, des paysages saccagés pour un aussi maigre résultat pourrait déjà paraître ridicule... Mais la gare "Toulon Nord" serait située entre Cuers et Puget-Ville, à au moins 23 kilomètres du centre de Toulon. Comment les habitants de Toulon (ne parlons pas de ceux de La Seyne- Ollioules et au delà !) viendraient-ils à cette nouvelle gare ? Par autoroute ? Même en mettant cette liaison à trois voies, les risques d'embouteillages (surtout dans une bonne quinzaine d'années) seraient grands ! Stress... Pollution... Pour un gain de temps nul (voire négatif). Reste la solution des T.E.R. A condition d'une liaison gare de Toulon /Centre- gare T.G.V.Cuers directe, il faudrait une vingtaine de minutes. Ces T.E.R. devraient atteindre Cuers une dizaine de minutes avant le départ des T.G.V. pour permettre le transfert des passagers du T.E.R. au T.G.V.. Durée totale du trajet: trente minutes (rajouter quelques minutes si l'on envisage par exemple un arrêt à La Garde et un autre La Farlède ou Sollies). Donc, une nouvelle gare qui n'intéresserait que la moitié Est de l'agglomération toulonnaise (La Seyne, Ollioules, Bandol s'orientant vers Marseille) sans aucun gain de temps.

c) Pour NICE : c'est le vrai problème. Il est vrai que la seule liaison vers l'actuelle L.G.V. est assez vétuste et il est bien compréhensible que la Côte d'Azur

souhaite son désenclavement ferroviaire. Mais à cette fin, l'agglomération niçoise doit tourner ses regards vers le Sillon Rhodanien mais aussi vers la Plaine du Pô. En effet, partant de Nice, si l'on veut rejoindre Lyon, deux directions sont en concurrence, avec des distances comparables :

- par la jonction avec l'actuelle L.G.V. qui suit le Sillon Rhodanien
- par la Plaine du Pô et Turin qui sera reliée à Lyon par une autre L.G.V. (l'engagement de réaliser cet axe avec un long tunnel sous les Alpes n'a-t-il pas été pris lors d'un sommet Franco-Italien ?) Reste bien entendu à examiner les difficultés de la liaison Nice- Turin. Mais lorsqu'on parle de Nice- Gênes, les problèmes sont-ils moindres ? Ont-ils seulement été étudiés ?

2) Pour plusieurs autres motifs, les divers projets tels qu'ils nous sont soumis sont inacceptables :

a) L'argument du " chaînon essentiel de l'arc méditerranéen ferroviaire" ne tient pas : combien de Catalans sont prêts à effectuer quotidiennement le trajet Barcelone- Nice ? Combien de Génois souhaiteraient venir à Marseille chaque jour ? Aucune étude n'a été publiée...

b) Le Var a connu ces dernières années un très fort accroissement démographique. Sa zone littorale jusqu'au Sillon Permien, et même au Nord jusqu'à l'A 8 n'est pas sous-développée, n'a pas besoin de la L.G.V. pour assurer son avenir. Avec ou sans L.G.V., l'attractivité du Var et de la Côte d'Azur est déjà bien réelle. Ceux sont les Varois qui vont chaque jour à leur travail qui souhaitent voir améliorer leurs modes de transport en commun.

Or, comme l'annoncent les documents "les L.G.V. accentuent la mobilité des catégories des populations déjà habituées à se déplacer. Ce sont les déplacements d'affaires des catégories les plus élevées qui sont en premier lieu concernées. La grande vitesse ferroviaire... peut-être synonyme de courts séjours en week-end notamment, et en résidences secondaires , et d' une augmentation des déplacements de nouvelles catégories sociales comme les touristes étrangers". Il est donc clair que la L.G.V. proposée ne serait pas destinée aux Varois "d'en bas" !

c) Le plus grand scepticisme est permis quant à 2 conséquences positives annoncées :

- Augmentation de la fréquence des T.E.R. : alors pourquoi la S.N.C.F. n'a-t-elle cessé de fermer des gares dans notre région, d'amoindrir la desserte de la plupart de celles restant en semi-activité ? Pourquoi a-t-on évoqué récemment encore la fermeture de la gare de Solliès-Pont ? Pourquoi depuis des décennies n'a t-on cessé de fermer des lignes considérées comme secondaires ? Pourquoi a t-on jusqu'à une date très récente refusé d'examiner l'éventualité d'une réouverture de la ligne Carnoules-Brignoles-Gardanne ?

- Faciliter le transport de marchandises : là encore, depuis des décennies, la S.N.C.F. n'a rien fait pour concurrencer les transports routiers. En fermant des gares et en diminuant ses effectifs, elle n'a cessé d'offrir des parts de marché aux camions.

Dans ces deux cas de figure notre région serait la divine révélation, la S.N.C.F. opérant un virage à 180 degrés par rapport à la politique qu'elle mène depuis longtemps. Bizarre, bizarre....

d) Il est évident que quelles que soient les précautions prises, les conséquences de la L.G.V. sur l'environnement seront désastreuses

- Sur l'activité agricole, viticole en particulier : alors que "nos" viticulteurs, depuis des décennies ont investi leur temps, leur énergie, leur intelligence pour améliorer un savoir-faire ancestral et parvenir à des productions dont la qualité est reconnue au niveau international, on apprêterait à détruire des dizaines et des dizaines d'hectares de vignoble, leur outil de travail.

- Sur le patrimoine : nos vignobles mais aussi nos collines et leur végétation, ce sont nos paysages (ce sont eux aussi qui attirent les touristes, les "gens du Nord"). Les balafrer sur des dizaines de kilomètres c'est saccager ce patrimoine, de façon définitive

- Certes ce patrimoine est déjà abîmé (multiples zones d'activités artisanales, industrielles, commerciales, autoroutes, mitage par un urbanisme mal contrôlé...) mais la L.G.V. serait redoutable peut-être encore plus par les dégâts induits que par les destructions qu'elle provoquerait directement. Le prix des terrains qui atteint déjà des niveaux très élevés s'envolerait de façon vertigineuse. Les documents proposés affirment que " Les comportements spéculatifs pourraient néanmoins être contenus si les collectivités territoriales concernées mettent en oeuvre une politique volontariste et coordonnée d'aménagement." La simple utilisation du conditionnel dans cette phrase montre bien que personne ne croît en la mise en oeuvre d'une telle politique contre les comportements spéculatifs. Ce sont les étrangers à notre région qui vont acquérir. On verra se multiplier les résidences secondaires, les zones commerciales... qui grignoteront à un rythme accéléré vignobles et flancs de collines, demandant toujours plus d'eau, de routes, d'autoroutes... Quel avenir pour nos enfants et petits-enfants ? Ils pourront bien sûr effectuer de la surveillance dans ces résidences, de l'entretien... Comment pourront-ils acquérir un logement ou même louer lorsque les prix auront encore flamber ? A une personne qui a posé cette question au Représentant de la Région lors de la première réunion à Toulon, celui-ci aurait répondu : " Nous construirons des logements sociaux." Merci ! Les H.L.M. pour les populations locales, les résidences à des prix prohibitifs pour ceux venus "d'ailleurs". Pas question d'une région repliée sur elle-même (elle ne l'a jamais été) mais nous refusons de perdre notre âme dans un melting-pot anonyme où les populations locales auraient l'impression d'être colonisées

e) Le coût de cette L.G.V. est exorbitant : 7 à 8 milliards d'euros prévus, mais on sait très bien que les coûts des très grands projets de ce type dépassent toujours largement les prévisions. Alors que le coût global reste flou, on peut se demander avec inquiétude qui financera . " Il conviendra donc d'associer d'autres financeurs au montage du projet tels que l'Union Européenne, État et les Collectivités Territoriales . Un rôle pourrait être également trouvé pour le secteur privé, en s'inspirant des solutions qui auront été trouvées dans l'intervalle pour les projets tels que Lyon-Turin et la L.G.V. Sud Europe-Atlantique." Alors que le coût global est dans le flou, le mode de financement l'est encore davantage : on parle

encore au conditionnel, on mise sur d'éventuelles solutions trouvées ailleurs... La seule chose certaine, c'est que la charge pesant sur les collectivités territoriales sera énorme (on parle de 80% du financement). Quelle part pour la Région? Pour chaque Département ? Pour les Communes ? Un endettement pour combien de décennies ? Au profit de qui ? Nous refusons un tel gouffre financier destiné à la création d'une L.G.V. dont nous ne voyons la nécessité ni pour nous ni pour nos enfants, mais qui défigurerait à jamais nos terroirs

Solutions alternatives aux propositions :

1) Le coeur du problème étant la liaison Nice-Paris, à une vitesse et un prix capables de concurrencer les liaisons aériennes, et Marseille Toulon n'ayant rien à gagner dans les projets présentés, la question est : comment relier le plus vite possible Nice à Paris ? Certainement pas en faisant un "crochet" par Marseille et Toulon ! Il suffit de prendre une carte : la liaison la plus courte, celle qui ferait tomber le temps de parcours entre Nice et Paris au dessous de 3 heures30, c'est celle qui quitterait l'actuelle L.G.V. vers Cavaillon pour prendre la direction Draguignan Les Arcs. Cet itinéraire présenterait deux autres avantages majeurs :

a) Il serait un véritable vecteur d'aménagement du territoire : dans quinze vingt ans, tout le Sud Var aura atteint un degré de développement économique, démographique, proche de la saturation. La L.G.V. ne pourra pas être considérée comme " un enjeu d'aménagement pour les territoires de la Région P.A.C.A.". En revanche ce trajet situé nettement plus au Nord contribuerait de façon bien plus efficace à la mise en valeur de zones à populations beaucoup plus diffuses et bénéficiant de conditions naturelles attractives.

b) Traversant des régions moins densément peuplées, à l'activité agricole moins intensive, son impact serait moins désastreux

c) Nécessitant sans doute des ouvrages d'art, elle exigerait pas 40 à 60 kilomètres de tunnels ! Son coût pourrait être bien moindre.

Bien entendu cet itinéraire nécessite une étude approfondie. Ce qui est étonnant c'est que les "décideurs " de R.F.F., de la S.N.C.F. et nos élus n'aient pas éprouver le besoin de conduire les investigations dans cette direction qui saute aux yeux dès qu'on s'empare d'une carte. On parle du projet L.G.V. depuis plus de 20 ans . Prenons encore un peu de temps : cela en vaut la peine !

2) Cette liaison "bolide" vers Nice permettrait de supprimer un certain nombre de T.G.V. passant par Marseille et Toulon, libérant ainsi des créneaux pour des T.E.R. et le transport de fret si on veut bien se donner la peine et les moyens

3) Pour ce qui est de Toulon, si une nouvelle gare située à 23 kilomètres du centre ville n'apporterait rien, en revanche :

a) On pourrait envisager des améliorations sur la voie actuelle vers Marseille et Aix pour gagner un peu de temps (les T.G.V. actuels peuvent relier Aix sans passer par Saint-Charles). Cela est possible : la liaison Marseille - Aubagne va être portée à trois voies alors qu'elle est entièrement située en milieu urbain. L'amélioration de l'actuelle voie ferrée (son tracé, son nombre de voies) doit être envisagée ne serait-ce que pour améliorer le parcours des T.E.R. entre Toulon et Marseille

b) Une fois améliorée la relation Toulon centre Marseille centre, il faudrait envisager à Toulon la création d'une gare multimodale du plus grand intérêt pour l'ensemble de l'agglomération. Reliée à la future ligne de tramways, elle pourrait attirer les populations de La Seyne jusqu'à La Garde sans utilisation d'automobile. La nouvelle gare routière de Toulon serait mise en valeur. Une relation directe avec le port (appelé à un ample développement dans le secteur des croisières) et vers l'aéroport d'Hyères sont très possibles. Cette gare Toulon T.G.V en centre ville serait une occasion unique pour réanimer le coeur de Toulon

4) La liaison Carnoules Gardanne ne doit pas être négligée. Dans un premier temps, pour un investissement relativement modeste (170 millions d'euros comparés aux milliards du grand projet), 8 allers retours T.E.R. permettraient le désenclavement de plusieurs villages, mettraient les transports ferroviaires à la portée de plusieurs dizaines de milliers de personnes

CONCLUSION :

La première question posée dans le Débat Public étant : cette L.G.V. est-elle utile ou nécessaire ? La réponse pour nous est non. Les aspects négatifs de sa construction l'emporteraient très largement sur les aspects positifs. Si les habitants de Nice Côte d'Azur se sentent enclavés (malgré l'aéroport, l'autoroute et l'actuelle voie ferrée), la seule solution efficace semble être une L.G.V. passant au Nord de notre département. Si l'on veut préserver notre patrimoine, limiter la circulation automobile, une gare multimodale à Toulon, l'amélioration des liaisons par l'ancienne voie ferrée avec développement des T.E.R. et la renaissance de la ligne Carnoules Gardanne sont à privilégier