

Comité de Protection de l'Esterel

Contact G.Wattelier – rue Roumanille – Bastides de Valescure – St Raphael

Comité de Protection du massif de la Sainte-Baume

Contact : Ph. de Massey – Domaine de la Lauzière – Signes

Comité de Protection des Carraires

Contact :J.De Ridder – Villa Les Djinnis – Bastides de Valescure – St Raphaël

cahier d'acteur- contribution

A-t-on déjà vu pareil projet ? oui ! il y eut le projet dit « Querrien » qui, du temps où était mise en place la ligne TGV actuelle Paris-Marseille, permettait de rejoindre Nice en suivant le tracé de l'autoroute. Nous avons encore une carte de ce projet, copie de celle qui fut remise aux conseillers municipaux de Gonfaron le 4 novembre 1990. Certains services de l'Etat l'ont en mémoire et le ravivrait volontiers !

Toutefois, la ligne prévue alors s'arrêtait aux Arcs. Elle proposait deux tracés à partir de Cabasse : l'un par le nord, en arrière du Vieux Cannet, des pertes de l'Argens et du vieux château d'Astros, l'autre par le sud traversait Gonfaron, une gare étant prévue à proximité du circuit du Luc, et de la décharge du Balençan ; elle traversait le golf du Bois de Bouis... s'y adjoignait un aéroport au Cannet des Maures et un tunnel routier en direction de la Garde Freinet, histoire de mieux desservir le golfe de St Tropez.

Le projet fut abandonné pour un temps seulement puisque le voici qui ressurgit plus dévastateur encore !

Les documents distribués par Réseau Ferré de France ont été étudiés attentivement et voici qu'on nous propose de traverser la Ste Baume de part en part, de défoncer l'Esterel et de passer coûte que coûte dans ce que nous considérons pour notre part comme les plus beaux paysages du monde puisque ce sont les nôtres, ceux dans lesquels nous vivons.

Selon les documents présentés de quoi s'agit-il ?:

1 - Relier Nice et Paris , en un mot de désenclaver Nice au regard de Paris ?

RFF avance un temps de liaison de 4 heures et cette amélioration est présentée comme indispensable

A l'époque de la décentralisation on s'étonne d'un tel objectif d'autant qu'il s'agit désormais de penser que Paris n'est plus le centre de la France . En effet les « Grandes Ecoles » l'ont déserté , ainsi que certains services de l'Etat – les impôts par exemple sont à Rennes - il est envisagé de faire un Louvre II à Lens ,voire un Louvre III à Metz... et il y a belle lurette que le Casier Judiciaire National est à Nantes.

Au surplus ce délai de 4 h ne peut être respecté que si les trains ne s'arrêtent nulle part

Or on nous parle de gares à Marseille, à Toulon, aux Arcs, à Mandelieu, à Antibes... et , dans une certaine mesure à Nice. Dans ces conditions quel intérêt s'attache à dévier cette ligne par Marseille et Toulon, alors que le détour dessiné par les voies est important ?

Sur les plans communiqués par RFF , le massacre du paysage et des terres agricoles est évident et plus important encore que dans le projet « Querrien » On s'en étonne alors que le gouvernement qui insiste tant sur la protection du paysage - protection qui doit être confiée aux agriculteurs , gardiens de ce paysage - que sur la protection de l'environnement, désormais adossée à la Constitution, ait laissé s'instaurer un débat public sur ce projet !.

Nice n'est-elle pas une capitale et ne peut elle être autre chose qu'une ville de transit , vouée à l'accueil du tourisme ? ne peut-elle jouer davantage de son rôle portuaire ? c'est pourquoi nous avancerons ultérieurement un projet de desserte auquel devraient adhérer toute cette région .

2 – Sur le principe même du temps à gagner sur le trajet Paris –Nice

Au surplus les touristes ne sont à une heure près puisqu'ils sont touristes . Profitant de leurs vacances ,ils ne pensent qu'au temps qui doit s'écouler le plus lentement possible et doit leur permettre d' accumuler les souvenirs... et qui n'a pas d'excellents souvenirs de train, de ces trains où les conversations se nouaient dans les couloirs emportant les imaginations !

Les hommes d'affaire ne prendront jamais le train. L'avion sera toujours plus rapide :il leur semblera plus conforme à leur mode de vie comme à cette aura dont ils croient bénéficier et qu'ils veulent entretenir. Qu'on ne vienne pas prétendre que l'avantage du train sur l'avion, réside dans le fait que les gares permettent d'amener les voyageurs en centre-ville .En effet tel n'est pas le cas avec les gares actuelles TGV et ne sera pas celui des futures gares : Cuers – La Pauline sera la gare de Toulon ; Les Arcs-Le Muy, est censé desservir l'est-varois ; à Mandelieu sera la future gare de Cannes... et celle de Nice est prévue à St Augustin à proximité de l'aéroport. A ce propos il convient de noter que le TGV, en dépit de ce qui fut avancé lors de sa réalisation en 1990, ne dessert qu'à peine l'aéroport de Lyon-St Exupery : un seul train par jour s'y arrête entre Paris - Toulon -Nice; aucun entre Nice-Toulon et Paris.

Les simples particuliers ne quittent pas forcément Paris pour Nice. Quel que soit l'attrait de Nice et quel que soit l'attrait de Paris, on conçoit mal une relation suivie entre parisiens et niçois qui nécessite une telle entreprise . Sauf à transformer Nice en « cité dortoir ou en cité week –end » et nous proposerons plus loin une autre solution .

Or les techniciens d'aujourd'hui reprennent des schémas du XIXeme siècle, suivant en cela, comme alors , le désir « des politiques » ! Ainsi donc ces brillants ingénieurs et hauts fonctionnaires -Conseillers d'Etat ou Préfets - ont plaqué sur un trajet conçu dès 1820 un projet pour 2020 ! Vieille histoire peut être mais c'est notre histoire à nous provençaux qui savons combien notre culture et nos traditions en sont empreints, et nous souvenons que le Droit Provençal a été maintenu et reconnu pendant et après la révolution de 1789.

M.Bussereau, ministre de l'Agriculture, alors qu'il était en visite dans le Var des vignobles, a invité à imaginer la protection de l'agriculture et des paysages varois.

Nous n'y manquerons pas dans notre proposition finale.

.3 – Les arguments avancés à l'appui du projet RFF

A) Le pétrole venant à manquer, le train, dit-on, doit l'emporter sur l'avion. L'électricité ne va pas être moins rare ! le projet de multiplier les éoliennes tend à le prouver et on sait également que les barrages du Verdon et de la Durance ne peuvent être exploités davantage puisqu'il faut préserver le niveau des lacs, hauts sites de tourisme . Le Préfet a d'ailleurs décidé récemment de faire l'impasse sur l'électricité plutôt que d'abaisser le niveau des lacs .

On ne nous fera pas admettre qu'on ne remplacera pas le pétrole par le nucléaire puisque qu'on en dise actuellement c'est le nucléaire qui fournit actuellement une part non négligeable de l'électricité française. Le projet ITER n'a pas d'autre ambition. Cependant ITER ne peut servir de support à l'actuel projet de LGV. D'une part parce qu'il ne concerne actuellement que de quelques chercheurs et qu'aucune gare n'est prévue à Cadarache !

B) la desserte de L'arc méditerranéen

Si le livret , distribué par RFF, n'évoque pas ce point , il nous a été dit, dans des milieux autorisés, qu'il fallait à tous prix joindre la péninsule ibérique à la Croatie . Nous nous souvenons alors que les richesses des Balkans ont de tous temps excité les convoitises et ont déterminé le développement de Trieste.

3/5

Mais l'arc Lisbonne- Barcelone –Montpellier doit en réalité achever sa course à Kiev, comme l'a explicité M.Raffarin, Premier Ministre . On voit mal alors pourquoi faire un détour par Nice et Gênes, d'autant que le contournement du delta du Rhône allonge délibérément le trajet ... qu'on peut rejoindre la Croatie depuis Turin que le TGV va atteindre sous peu, et par Trieste justement.

4 – **Le coût prohibitif monétaire de l'objet** ralentit l'enthousiasme de tous et les élus sont bien mal venus de soutenir une réalisation qui va ruiner à la fois le paysage provençal et le patrimoine de ses habitants. Le plus cher, le plus convoité, se distingue par sa rareté. Or RFF veut mettre à la portée de tous ce pays merveilleux ! La Provence va donc perdre toute valeur sentimentale et patrimoniale... nos élus en payeront les frais par un échec aux prochaines élections .

Il y a fort à parier que le récent échec du référendum sur la constitution européenne dans le Var est du, en grande partie au mécontentement de la population devant ce projet.

Parlons chiffre. On nous annonce 7.000.000.000 d'euros au moins (sept milliards d'euros) sans compter les faux frais – entendons les émoluments des divers acteurs, les frais de réunion, de distribution de livrets, de publicités diverses – Il ne s'agit là que d'une estimation puisqu'ainsi que l'a dit un des responsables du projet, d'ici 2020, les chiffres auront changé.

Que couvrent ces dépenses ? les documents RFF sont muets et nul ne sait à combien se monte l'investissement lié aux expropriations nécessaires, aux indemnités à verser aux riverains, au coût de la réalisation même de la ligne. Nul ne parle du coût du matériel car si aucune voiture autre que celles d'Alstom ne peuvent emprunter ces voies, c'est le matériel de l'Europe entière qu'il faut renouveler... Nous ne voulons pas, nous ne pouvons pas cautionner une telle dépense. Au surplus, il a été dit dans une réunion consacrée au fret et se tenant à St Raphaël, que les wagons de marchandises ne pourraient circuler sur les voies à moins d'être remplacés . Là encore nous ne voulons, ni ne pouvons cautionner une telle dépense. Enfin il faut bien souligner que l'actuel TGV emporte, pour l'usager, un coût supérieur aux autres trains, coût d'ailleurs modulé selon l'heure et la destination ; le kilométrage n'a plus rien à y voir ! Ainsi certains billets à destination de la « Côte d'Azur » sont d'un prix unique que l'on aille de Paris aux Arcs ou à Menton .

Il va sans dire qu'« emprunter » ce nouveau train , à la réalisation si coûteuse, aura un prix. A ceux qui soutiennent qu'il leur permettra de fréquents va-et-vient, voire de resserrer des liens familiaux , nous répondrons : « encore faut-il que vos moyens financiers vous l'autorisent. » Car ce train qu'on nous propose est un train de riches, pour des riches.

Car qui financera ? les documents RFF , et sans que d'ailleurs les pourcentages soient spécifiés, prétendent qu'il s'agit de RFF, maître d'ouvrage, de l'Etat et des collectivités territoriales, de l'Union Européenne dans « le cadre de politiques spécifiques, notamment le développement de grands réseaux européens (RTE) »

Il ne semble pas que RFF envisage de financer au delà de 7% du projet ;

L'Etat se désengage au profit des collectivités locales qui devront payer un aménagement qu'elles ne désirent pas et dont elles ne tireront aucun profit puisque la ligne les traversera sans les desservir.

Quant à l'Europe, peut être est-il sage de n'y pas trop songer !

Nous fondons nos propos sur deux réalisations qui ont valeur d'exemple :

- a) celle du tunnel sous la Manche, gouffre financier (9 milliards d'euros de dette pour 1,4 milliards de fonds propres – perte de 810 millions d'euros en 2004 – dépôt de bilan prévu pour 2007)
- b) celle du TGV Dijon Mulhouse dont le coût inquiète les instances régionale, alors que RFF ne veut pas augmenter sa mise (le Monde 26 /03/ 2005) Cet organisme, en effet a une dette de 27 milliards d'euros qui augmente chaque année de plus d'un milliard (Le Figaro /12 /04/2005) Or ce trajet, sensiblement de même longueur que Marseille-Nice a vu son coût exploser et passer 2,4 milliards d'euros, prix qui ne comporte pas celui des deux gares. En 1998, le coût de l'ouvrage avait été estimé, gares comprises à 1,3 milliards. Sept ans plus tard ce coût a quasiment doublé.

Ainsi en nous proposant en 2005 des travaux dans le Var d'un coût de 7 milliards, dans quatorze ans - la L.G.V doit être réalisée en 2020 - il faut nous attendre à un coût de 28 milliards.

Les auteurs de l'ouvrage seront-ils tenus pour responsables de ces dérives budgétaires... et qui se souviendra encore d'eux ... ils ne seront plus là pour en assumer la responsabilité et pour combien d'années nos collectivités seront-elles endettées ?

5 Le coût prohibitif environnemental de l'objet

Ainsi donc au prix d'un massacre du paysage, de sommes considérables investies, nous allons, si nous ne luttons pour faire prévaloir notre position, contribuer à la désertification et à la paupérisation de ce pays que nous aimons .

Qui, en effet, viendra voir des lieux massacrés ? On passera, peut être mais on ne s'arrêtera plus. Mais, dira-t-on, il restera toujours le bord de mer... mais quel bord de mer ? avons nous conscience de ce qu'est devenu ce bord de mer sous la poussée urbanistique ? et cette poussée urbanistique c'est au grands équipements rails-routes que nous la devons ! et il n'y pas que le bord de mer et c'est désormais tout cet arrière -pays varois qui est promis au massacre : les investisseurs ne s'y sont pas trompés ! D'ores et déjà ils achètent et aménagent, multipliant golfs ... et sites de décharges .

RFF n'envisage à aucun moment plusieurs points que nous aborderons brièvement:

a) celui de l'eau, nécessaire à toute vie car amener des touristes, c'est pourvoir à leur bien être physique (toilettes, entretien du linge) tout autant qu'organiser leur transport et leurs loisirs.

Or , en défonçant le massif de la Ste Baume, c'est le système hydraulique de l'ouest du Var qui est mis à mal, tout comme sera mis à mal celui de l'est-varois par le passage de l'Esterel dont on nous dit qu'il sera lui aussi en tunnel... ce dont on peut douter sachant que « le classement au titre des sites » peut d'un jour à l'autre être contourné, et on ne manquera pas d'avancer les économies ainsi réalisées !

Nous insistons sur ce fait : les travaux vont couper les fleuves souterrains qui, provenant des Alpes, alimentent les sources et les forages du Var. Notre département sera définitivement asséché !

Ne pensons pas que le Canal de Provence pourra y suppléer puisqu'il doit d'une part maintenir le niveau des retenues d'eau dont l'usage touristique est bien connu et d'autre part qu'il ne peut réduire l'eau qu'il fournit actuellement à EDF. Ajoutons, pour être complet, que cette eau est rejetée à Saint-Chamas sans aucun profit pour l'irrigation mais pour le plus grand dommage de l'Etang de Berre (cf. Cour de Justice des Communautés Européennes – C239/03 – 7 octobre 2004)

b) l'alimentation électrique de la ligne. Nous savons qu'EDF ne peut guère augmenter la puissance qu'elle tire actuellement des centrales hydrauliques. Les éoliennes ne sont qu'un gadget. Reste l'électricité nucléaire qui sera transportée par ses pylônes monumentaux qui depuis deux ans défigurent le massif de la Sainte-Baume. En effet, la nouvelle ligne électrique Boute-Coudon, implantée en dehors de tout accord des habitants ne paraît pas avoir d'autre objectif que d'alimenter la LGV puisqu'une ligne semblable vient d'être réalisée dans les Pyrénées , pour le TGV, entre Baixas et Le Soler (8km – 225.000volts – 30 millions d'euros env.- Le Figaro 7/04/2005)

c) Les paysans, auxquels est attribué le rôle de gardiens du paysage , demandent l'application du Droit Provençal. Or la LGV va couper les carraires .Elles appartiennent aux troupeaux qui les empruntent . Il s'agit là d'une servitude attachée à la terre. Si RFF peut envisager de devenir « arrosant » s'il devient propriétaire de terres dans le périmètre d'une association syndicale, tel n'est pas le cas pour les carraires : RFF ne pourra jamais les interrompre.

Nos propositions

Comme nous l'avons annoncé nous exposerons quelques idées , maintenant toutefois notre position essentielle : si l'agriculture du Var appartient au passé, si notre seule ressource est le tourisme, alors il convient de préserver à tous prix nos paysages afin de les rentabiliser au mieux. C'est pourquoi :

1 - S'il s'agit de relier Barcelone à Gênes, on se demande pourquoi investir de façon considérable en tous domaines pour un transport terrestre qui peut être réalisé sans dommage par mer comme l'avait souligné la DATAR à l'automne dernier. On ne saurait soutenir que nul n'a songé au transport maritime ! Les promoteurs du fret par voie de terre sont-ils à ce point aveugles et obstinés ? En effet la ligne Toulon-Civita-Vecchia (Rome) n'a fait l'objet que d'une brève notice dans le Figaro Economie du 3 mars 2005 alors qu'elle fonctionnait depuis le 28 janvier précédent et Var Matin n'en a fait état qu'en avril. Il était cependant indiqué que le trajet par bateau dure 14h au lieu de 22 h par la route, que le coût, pour un camion et son chauffeur est de 450 euros contre 800 euros d'essence et de péage par route. L'expérience avait été déjà tentée entre Toulon et Livourne, puis envisagée entre Fos et Savone : il s'agit désormais de favoriser cette nouvelle liaison et nous ne saurions croire qu'un gouvernement conscient y renonce.

Par ailleurs, si le port Lympia de Nice n'a pu fort heureusement être agrandi, il conviendrait d'aménager la baie de Villefranche qui peut accueillir les plus gros bateaux.

2 - Nice rattachée à l'Europe

On parle des touristes qui veulent absolument connaître Nice. Quels touristes ? ceux de l'Europe du Nord ne sont pas séduits quoiqu'on dise par notre région. Il y fait trop chaud l'été. Il est utopique de penser les attirer l'hiver : ils préféreront toujours aller là où, les conditions de séjour, et l'environnement, sont plus séduisants que chez nous.

Quant aux touristes de l'Europe de l'EST, c'est par l'Italie qu'ils arriveront or la ligne à grande vitesse en Italie ne relève pas de la compétence française.

Enfin ces 20.000.000 de touristes qu'on nous promet ne veulent-ils donc connaître que Nice ? et où allons nous les mettre ? Développer l'actuelle urbanisation ne fera que les décourager.

Mais pour ne parler que de transport, on évoque « l'axe méditerranéen » Barcelone-Gênes. Or nous savons qu'il s'agit en réalité, ainsi que l'a dit M. Raffarin, alors Premier Ministre d'un axe Barcelone-Kiev. C'est donc par Turin que Nice doit être désenclavée.

Le GIR-MARALPIN en laisse planer l'éventualité, sans développer exactement la possibilité, qui s'attache à relier Nice à Turin par Coni en suivant la voie ouverte en 1928 (Nice-Peille-Sospel - Breil) soit en joignant Nice à Vintimille puis à Breil. Nous soulignons encore que cette liaison ne relève pas de décisions françaises, mais on s'étonne de ne pas voir figurer ces possibilités sur une carte jointe au dossier de R.F.F qui n'hésite pas cependant à s'appuyer sur la nécessité de joindre l'Espagne à l'Italie pour soutenir son projet.

3 - Nice- Paris en 4h, tel est le vœu réel des élus niçois.

Pourquoi ne pas faire passer cette ligne par les Alpes ?

En effet le TGV est en passe d'atteindre Grenoble et dessert déjà Valence. Grenoble - Nice ou Valence-Nice ces tracés auraient l'avantage de desservir une région aujourd'hui totalement à l'écart de tout transport ferroviaire. Tel est le cas également d'une ligne Avignon - Apt - Gréoux-Nice.

Les élus des Alpes de Haute Provence y sont favorables, tout particulièrement M. Bianco. Ajoutons qu'un tel transfert de passagers soulagerait la ligne historique Marseille-Nice dont on dit que l'afflux de « touristes vers Nice » entraînerait la saturation, rendant nécessaire la LGV.

4- Reste une autre possibilité et celle-là entre vraiment dans le futur ! car dans vingt ans, voire demain ce TGV, orgueil national, sera démodé ! En effet le Japon a mis en place le Maglev qui peut atteindre 581 Km/heure et permettrait ainsi une jonction Paris- Nice en 2h. Le Monde 2 y a consacré un bref article le 21 mai 2005 et les chemins de fer japonais nous ont adressé une brochure que nous joignons. En site propre, ou sur route le cas échéant, le Maglev : c'est l'avenir !

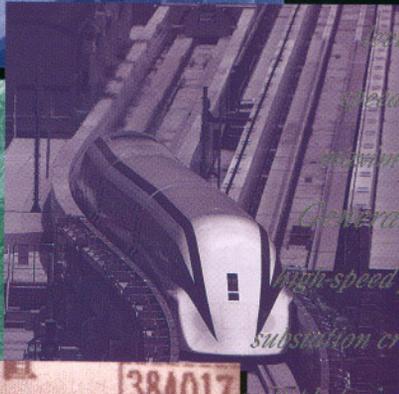
1 P 1 brochure Japon Raylway

SUPERCONDUCTING MAGLEV

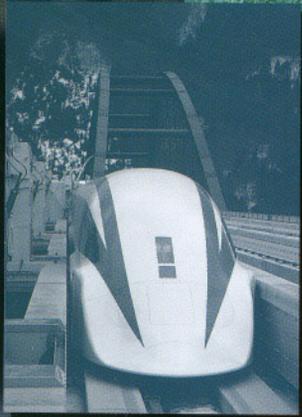
THE REVIEW



超電導リニアモーターカー
開発の軌跡



速度	38A017
最高速度	552.7
走行モード	自動



Basic running tests

wheel running tests

acceleration running tests

speed increasing tests

maximum speed verification tests

General functional tests

high-speed passing tests

substation cross-over tests

multiple-train control tests

emergency tests

Reliability verification tests

high-speed continuous running tests

transportation capability verification tests

Other verification tests

passenger physiology confirmation tests

station facilities verification tests

environmental impact verification tests

economy verification tests

maintenance standards verification tests