

Réunion de proximité à La Roquebrussanne le 17 mai

Christian Moulin, de l'Association de Sauvegarde des Pays de la Sainte Baume –
Mont Aurélien – Plateau de l'Isole – ,

Cette association est membre de la CAPRE. Coordination Associative Provençale pour le Respect de
l'Environnement.

○ OPORTUNITE et UTILITE PUBLIQUE DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE EN PACA :

Le débat public porte sur l'opportunité de la construction d'une ligne à grande vitesse en région PACA.

On nous dit que cette ligne c'est l'aménagement du territoire.

Doit-on réaliser ce projet et ensuite aménager le territoire autour, ou doit-on avoir un plan d'aménagement du territoire dans lequel s'insère une LGV et ses gares ?

Il est nécessaire et urgent d'aménager notre territoire car l'accroissement de la population, le coût exorbitant du foncier sur le littoral et le désir de vivre dans un cadre agréable et tranquille ont conduit la population à s'installer de plus en plus loin du bord de mer.

C'est pour cela que nous voyons les villages du moyen Var se transformer en villes.

Les transports en commun n'ont pas évolué ces 30 dernières années. La voiture restant le seul moyen de transport, nous nous trouvons aujourd'hui avec un réseau routier saturé.

Ce dont nous avons besoin d'urgence, c'est d'un réseau de transports qui résolve nos problèmes quotidiens

De quelle manière ?

- En créant un maillage T.E.R. par le réaménagement des voies ferrées existantes et par des dessertes d'autocars (Réouverture de la ligne Carnoules-Gardanne)
- En transportant le Fret par ferroutage.

Si la Ligne à grande vitesse ne peut résoudre ces problèmes, elle ne peut pas être déclarée d'utilité publique.

Nos dirigeants politiques qui ont en charge notre cadre de vie pourraient-ils nous dire s'il existe un plan d'aménagement de notre territoire, et en quoi consiste-t-il ? Ils ne sont jamais là pour nous répondre, seraient-ils en manque d'arguments convaincants ?

Mépriseraient-ils les citoyens, les organisateurs du débat public et les responsables de RFF à qui ils ont commandé cette étude ?

Comment la commission du débat public pourra t'elle conclure s'il est opportun ou non de construire une LGV en PACA, sans avoir entendu la position d'un des trois principaux acteurs du débat ?

M. Estrosi a dit que la principale légitimité de cette ligne, c'est les 20 millions de Français qui viendront chaque année sur la côte d'azur.

Mais qu'est-ce qui attire les touristes ? La nature ou les viaducs et le béton ?

A-t-on mesuré l'impact de cet afflux de personnes dans une région qui n'a pas la structure de les recevoir ?

Comment gèrera t-on les déchets et la gestion des eaux ?

L'opportunité de cette ligne c'est d'offrir la possibilité aux catégories sociaux-professionnelles élevées de travailler dans de grandes métropoles tout en habitant à plusieurs centaines de kms, avec des temps de trajets identiques à ceux des banlieusards.

Les T.G.V. sont-ils utilisés essentiellement pour des déplacements professionnels ? la SNCF annonce qu'ils représentent 30% des billets vendus hors période de vacances. Les personnes qui se déplacent pour des raisons personnelles ou en famille ne préféreraient-elles pas un gain de divertissement plutôt qu'un gain de quelques minutes ? Si les transports aériens s'orientent, avec l'A380, vers un outil de transports ayant une plus grande capacité et équipés de salles de divertissement c'est que c'est très certainement plus porteur que la grande vitesse qu'ils ont abandonnée.

Le T.G.V. est un très bel outil de transport. Paris-Marseille en 3 h au lieu de 8 h , on ne peut qu'applaudir. Mais le relief y est relativement plat et régulier.

Le relief en PACA ne se prête pas du tout aux contraintes géométriques d'une LGV. Sauf en réalisant une alternance de tunnels et de viaducs, ce qui engendre un coût exorbitant. Le prix au km est le double de celui des autres LGV, et 30 fois le coût d'un km de ligne normale.

Est-il opportun de dépenser des milliards d'euros et de saccager une région pour gagner peut-être 20 min sur le Paris-Toulon et 1h sur le Paris-Nice ?

Un TGV avec une gare tous les 60 kms est-il encore un TGV ?

La LGV Lyon-Paris arrive à saturation. Comment sera-t-il possible d'y rajouter des TGV ?

Est-il réaliste d'envisager un tel projet sans même avoir étudié un plan de financement, ni même l'alimentation en énergie de cette ligne ? Si la LGV passe, comme le veulent MM Falco et Gaudin, par Marseille et La Pauline (dernier caprice) est-ce que Nice paiera sa part ?

Quel sera l'impact sur le prix du foncier ? Devrons nous payer l'impôt sur la fortune, comme sur l'île de Ré ? Où iront se loger nos enfants ? Certainement pas dans les logements sociaux comme le dit M. Alfonsi puisqu'on a 30 à 40 années de retard pour résorber les 96 000 logements qui manquent aujourd'hui en PACA

On nous dit que le TGV est créateur d'emplois.

Combien d'emplois seront créés ? Pour quelle durée ? Dans quels secteurs d'activités ?

Combien d'emplois seront supprimés avec l'incidence de cette ligne sur l'économie agricole ? RFF confirme-t-il ce qu'il dit dans le livret « Pourquoi » p. 34 « la mesure des effets directs du réseau LGV sur le développement économique des territoires desservis reste empirique et une gare TGV ne parvient pas à attirer les emplois qualifiés » ?

○ L'IMPACT SUR LE PLATEAU DE L'ISSOLE :

Sur le plateau de l'Issole beaucoup d'habitations et tous les villages sont alimentés en eau potable par les nappes phréatiques.

Le sous-sol gypsifère n'étant pas stable, les risques d'effondrements pendant et après les travaux sont très importants.

Les réseaux hydrologiques s'en trouveraient donc modifiés, et ces modifications pourraient même être instantanées. Ne pas oublier que le massif de la Loube et le massif d'Agnis sont des réserves d'eau intouchables.

Quelles solutions seront prises pour alimenter les habitants en eau potable et les exploitations en eau d'irrigation, en urgence et à long terme ?

L'économie du plateau repose essentiellement sur l'agriculture et la viticulture. L'impact d'une LGV sur le plateau serait dramatique pour toute cette économie. De jeunes agriculteurs ont fait le choix de cette profession. Vu le prix du foncier, ils n'ont pas d'autres solutions que de cultiver des terres qu'ils louent.

Si ce projet venait à se réaliser, seuls les propriétaires pourraient prétendre à une indemnisation.

Quels sont les dédommagements prévus pour les métayers qui perdraient leur outil de travail du jour au lendemain ?

Le risque est tel que déjà ces personnes vivent dans une profonde angoisse. Dites leur ce qu'ils devront faire demain matin. Planter de nouvelles parcelles ou se reconverter ? Seront-ils prioritaires sur des postes de contrôleurs dans les TGV ? Des postes de chefs de gares ? Puisque le TGV va créer des emplois, lesquels leurs seront réservés ?

Ou bien sera-t-il possible de leur offrir les talus de la voie, afin qu'ils puissent planter de la vigne ?

Car là je vois une opportunité à cette ligne, remplacer les coteaux varois par un AOC coteau du TGV.

La chambre d'agriculture a voté une motion imposant que la LGV et tous les équipements soit positionnés en dehors des zones agricoles. RFF tiendra-t-il compte de cette motion ?

Puisque deux des trois tracés approfondis passent par la Roquebrussanne, comment RFF pense pouvoir faire passer une LGV sur le plateau de l'Issole sans toucher aux terres agricoles ?

Ici les commerces ont un équilibre fragile. Si l'agriculture meure ils risquent de mourir avec. Qu'advient-il d'un village sans commerces ?

○ EN CONCLUSION :

Nous avons fait un choix de société. Notre cadre de vie est prioritaire. Et au travers de toutes les réunions du débat public auxquelles nous avons assisté, nous n'avons pas entendu le moindre argument qui puisse nous faire changer d'avis. Nous n'avons pas entendu une seule réponse valable à toutes nos inquiétudes. Cette ligne nous n'en voulions pas, et maintenant que la fin du débat s'approche, nous en voulons encore moins.

Il est absolument hors de question que nous acceptions de priver nos enfants des richesses que nous ont laissées nos parents. Ici la mobilisation est très forte et nous nous battons jusqu'au bout pour défendre nos valeurs, que la LGV passe sur le Plateau ou ailleurs.