

ASSOCIATION "STOP NUISANCES CUERS"

février 2005



les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA

Association Loi 1901

Enregistrée à la Préfecture
de Toulon le 19/11/1992,
sous le N° 3/11937,
modification de ses statuts
notifiée le 22/12/2004.
Agrément du 26/11/96
Préfecture Toulon
au titre art. L 121.8
Code Urbanisme à titre communal

CONTACT

Le siège social est fixé chez :
Mme CHAIX Michèle,
propriété Lambert
Quartier La Foux
83390 Cuers

tél. : 04 94 28 59 34

e-mail : chaix.lafoux2@wanadoo.fr

LA LGV PACA EST-ELLE NECESSAIRE ?...

L'Association

"Stop Nuisances Cuers"

a pour objet :

- de formuler auprès des pouvoirs publics et des organismes compétents toutes observations et propositions visant à défendre le village et son environnement,
- de préserver notamment la Vallée Nord de Cuers et sauvegarder les conditions de vie présentes et à venir de ses habitants,
- de s'opposer aux nuisances induites par le projet LGV et gare TGV sur la commune de Cuers.

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

QUESTIONNEMENT...



**Une LG.V. PACA
et en particulier
le scénario Sud Ste-Baume
via Toulon/Nord (Cuers)
Est-elle nécessaire ?
Est-elle réalisable
et finançable dans son
intégralité ?**

1 /

- Y-a-t-il un réel engagement de RFF de construire la LGV jusqu'à Nice ?
- Pourra-t-elle se faire sans étapes ?
- Ne va-t-elle pas s'arrêter aux pieds de l'Estérel, sous couvert d'un coût excessif des travaux dans les Alpes-Maritimes ?

2 /

L'intérêt d'un axe méditerranéen de Gênes à Barcelone n'existe-t-il pas que dans l'esprit de quelques-uns ?

A notre connaissance, aucune volonté politique clairement affirmée, n'indique vouloir construire dans un délai prioritaire un axe Barcelone / Gênes.

Le projet Montpellier / Perpignan n'ayant pas été retenu par le CIADT de décembre 2003 en est une confirmation.

Si notre association n'est pas contre tout progrès, elle estime qu'un projet aussi lourd que la construction d'une LGV PACA, portant des nuisances irréversibles aux sites concernés, doit répondre aux grands principes qui sont ceux du développement durable :

- précaution dans les choix technologiques
- impact des choix pour les générations futures
- participation des citoyens.



Les Barres de Cuers

INCONVENIENTS MAJEURS SCENARIO SUD ST. BAUME TOULON/NORD(CUERS)

- **Coût très élevé** : le passage en souterrain sous le massif de la Ste. Baume, évalué par R.F.F. à plus de 7 milliards d'euros. entraîne un surcoût de plus de 2 milliards d'euros par rapport aux solutions passant dans le Centre-Var.

- **Difficultés techniques** : section très importante en tunnels (28 km environ) traversant des zones géologiques à risques, karstiques et gypsifères.

- **Incertitude totale** quant à son coût final :

- Risques réels de voir s'envoler les prévisions financières liées aux incertitudes techniques explicitées ci-dessus.
- Charge financière future très lourde pour la Région PACA et ses habitants.

La Région pourra-t-elle supporter, à la fois, dans les années à venir :

- 1/** la création d'une ligne grande vitesse avec les infrastructures concomitantes,
 - 2/** le coût du développement des TER, priorité indispensable pour les habitants de la Région
- Prévisions, TER (Trains Express Régionaux) triplés horizon 2020.

IMPACTS DIRECTS NEGATIFS SUR LA VALLEE NORD DE CUERS

- **Les Barres de Cuers**, dont l'intérêt a été signalé dans l'étude du Comité Régional de l'inventaire ZNIEFF-Paca (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique) de 1985, constituent les contreforts sud du massif de la Ste-Baume. Ce site remarquable dont l'authenticité doit être préservée est en outre parcouru des chemins de Grandes Randonnées (GR 9).

- **Sources de la Foux** : Cette ligne s'insérerait directement dans le périmètre protégé des captages des eaux qui alimentent la commune de Cuers.

- **Vignobles A.O.C.** Une partie serait anéantie alors que tous les efforts de plantation, de mise aux normes viennent d'être effectués (respect du pourcentage des différents cépages, mise sur fil...) Les études d'environnement R.F.F. sous-estiment fortement le terroir agricole cuersoïse, tant en qualité qu'en superficie..

- **Le caractère encaissé** de la vallée, amplifiant les nuisances sonores, majorerait l'étendue et le coût des expropriations.

IDENTITE ET DEVELOPPEMENT DURABLE...



Vignoble cuersoïse structuré (mise sur fil des ceps)

- **L'habitat prétendu diffus** dans les études R.F.F. répond aux contraintes imposées par le POS : un juste équilibre entre terroir agricole renommé et urbanisation .

- **Trois structures à vocation sociale pour handicapés :**

- Maison d'accueil spécialisée ADAPEI
- Foyer occupationnel en cours de construction
- Centre d'accueil pour handicapés et leurs familles (Lou BASTIDON DE LUCIE).

Ces structures d'implantation récente, dans une zone d'aménagement concerté, (ZAC la Pouverine), seraient fortement impactées par les nuisances sonores ci-dessus indiquées.

IMPACTS NEGATIFS D'UNE GARE TGV A CUERS

L'agglomération toulonnaise bénéficie déjà d'une desserte satisfaisante par les effets de la LGV Méditerranée.

- une gare nouvelle trop éloignée de Toulon n'améliorerait pas le temps de parcours Paris / Toulon. Le gain de temps de 35 minutes entre Paris et Toulon/Nord (Cuers) serait annulé dans le trajet vers Toulon-centre par TER ou par une autoroute, constamment surchargée.
- Une gare qui ne serait pas reliée au futur réseau tramway de l'agglomération toulonnaise.
- Une gare qui, par l'absence de multi-modalités nécessiterait d'importantes créations d'emprises routières avec pour corollaire une majoration de la pollution : émission accrue de CO2.

Une incidence catastrophique sur la plaine viticole de Cuers.

Cette implantation déstructurerait l'activité agricole et viticole qui participe à l'équilibre économique du canton (emplois directs et induits).

Elle fragiliserait la pérennité des caves coopératives et des caves particulières.

Une gare demandée par TOULON, pour son prestige qui ne serait qu'une gare de transit et dont tous les effets négatifs seraient pour la commune de CUERS

L'implantation d'une gare et ligne TGV sur Cuers bouleverserait complètement l'identité de notre commune qui perdrait sa richesse viticole, son cadre de vie attrayant et touristique pour devenir un vaste carrefour ferroviaire et autoroutier.

Ce scénario Sud Sainte Baume

- reproduit le schéma de desserte actuelle, privilégiant la bande littorale, au prix d'une ligne très coûteuse.
- ignore le futur développement économique et démographique du CENTRE-VAR et occulte le HAUT-VAR
- ne répond donc pas à une desserte équitable des populations varoises.

Il ne se positionne pas comme un outil de l'Aménagement du Territoire

D'où la nécessité de ne pas exclure des solutions alternatives.



SOLUTIONS ALTERNATIVES, PROPOSITIONS...



SOLUTIONS ALTERNATIVES

La ligne actuelle est-elle vraiment saturée et les possibilités techniques modernes ont-elles été étudiées ?

PROPOSITIONS

Il est possible de concevoir une ligne Marseille-Nice de type RER ou métrolorrain où circuleraient des trains plus rapides, plus modernes, avec des fréquences appropriées aux différents utilisateurs sur le tracé actuel en lui apportant des modifications

techniques (voir les lignes de métro automatique du RER en souterrain et en région dense).

- Le gain de temps important de plus de trente minutes est possible.
- Le coût n'est pas prohibitif
- La technologie existe (voir systèmes Matra et Bombardier)
- L'impact sur l'environnement est faible
- Le service rendu serait optimal à la fois dans les déplacements intercités et interrégionaux
- La durée de la mise en application de la ligne Marseille-Nice serait

réduite à une dizaine d'années tout comme celle de Gardanne-Carnoules.

- Le frêt : deux solutions semblent se dessiner :
 - Espagne / Italie par la LGV Lyon-Turin
 - L'utilisation d'une ligne de transport maritime déjà existante (cf Var-Matin du 26/01/2005 liaison Toulon-Rome par l'autoroute de la mer).

CONCLUSION

Avant toute décision sous pressions diverses, l'utilité de la Ligne à Grande Vitesse est loin d'être démontrée.

Pour les années 2020-2025, d'autres solutions que nous proposons ne sont pas sans intérêt et nous souhaitons vivement qu'elles soient prises en compte, par les décideurs politiques, économiques, et techniques, dans le cadre d'une démocratie participative.

Notre solution alternative

Avant tout engagement dans la création d'une ligne LGV, nous demandons à RFF une nouvelle étude de faisabilité du réaménagement du tracé existant Marseille-Vintimille, étude qui tienne vraiment compte de notre proposition alternative utilisant des technologies déjà validées (types RER, métrolorrain), ce qui n'a pas été fait jusqu'à maintenant.

Nous souhaitons que l'expression de tous les acteurs concernés, quels qu'ils soient, puisse permettre l'émergence d'une solution raisonnable qui tienne vraiment compte du coût, du service rendu et surtout des nuisances irréversibles. ■